BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

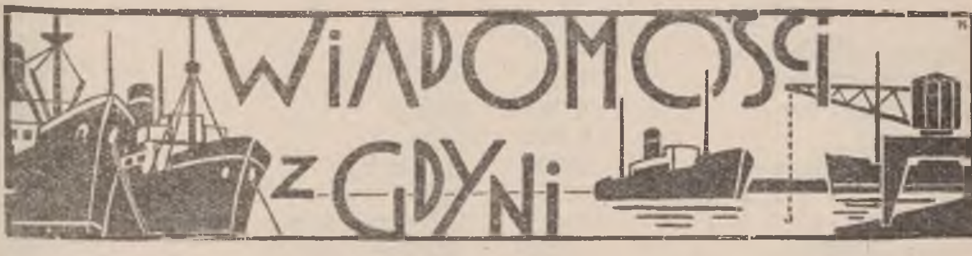
ROK II. | GDYNIA, dnia 12 lutego 1933 | NR. 4

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.



OBROTY PORTOWE W STYCZNIU 1933 R.

Rok 1933 w dziedzinie towarowych obrotów zamorskich zapowiada się w Gdyni korzystniej niż rok poprzedni. Zamorski obrót towarowy w styczniu br. wyniósł 413.987 t. wobec 380.176 t. w styczniu roku ubiegłego. Pocieszającym objawem dla portu i żeglugi polskiej jest fakt zwiększenia się w styczniu br. pozycji przywozu. Podczas gdy w styczniu roku ubiegłego wynosiła ona zaledwie 7.213 t., w styczniu br. osiągnęła już cyfrę 45.604 t. Porównując pozycje wywozu w styczniu z obu lat stwierdzić należy, że wywóz w styczniu roku bieżącego jest nieco mniejszy od cyfry wywozu w styczniu r. ub., co spowodowane zostało głównie skurczeniem się wywozu cukru — 5.937 t. wobec 18.987 t. w styczniu roku zeszłego.

W porównaniu do miesiąca ubiegłego obrót towarowy wykazuje spadek tak w przywozie jak i w wywozie. Spadek ten nie może być jednak brany za zły omen, gdyż jak wykazują dotychczasowe spostrzeżenia pierwsze miesiące każdego roku są słabsze niż ostatnie — roku poprzedzającego. Z ogólnej cyfry obrotu towarowego zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym, 45.604 t. (61.425 t.) przypada na przywóz i 368.383 t. (372.963 t.) na wywóz. Analizując przywóz stwierdzić należy, że niektóre pozycje znacznie wzrosły: kawa, kakao i herbata — 1.437 t. (556 t.), tytoń — 1.723 t. (210 t.), śledzie solone 1.509 t. (396 t.), żużle Thomasa — 2.900 t. (1.700 t.), surowce oleiste — 7.260 t. (1.091 t.), kauczuk — 1.390 t. (675 t.), bawełna — 5.582 t. (4.327 t.) itd. Skurczyły się w przywozie tylko złom żelazny — 11.780 t. (26.584 t.), rudy żelazne — 1,718 t. (7.200 t.) i skóry — 1.415 t. (2.248 t.).

W wywozie natomiast nastąpił spadek w odniesieniu do cukru 5.937 t. (11.473 t.), bekonów — 3.371 t. (4.277 t.), desek i łat — 13.188 t. (15.775 t.), węgla eksportowego — 322.645 t. (422.691 t.). Inne towary albo utrzymały się na poziomie miesiąca poprzedniego, albo wzrosły np. mąka ryżowa — 340 t. (48 t.), makuchy — 2.435 t. (1.131 t.), węgiel bunkrowy — 13.421 t. (12.018 t.), koks — 1.170 t. (1.060 t.) i cynk — 1.326 t. (823 t.).

Przywóz i wywóz ilustrują szczegółowo poniższe zestawienia:

Import (w tonach)	
owoce świeże	2.211
owoce suszone	296
orzechy ziemne	11
kawa, kakao, herbata	1.437
tytoń	1.723

Eksport (w tonach)	
żyto	4
mąka ryżowa	340
cukier	5.937
napoje alkoholowe	269
bekony	3.371

Import (w tonach)	
napoje alkoholowe	93
ryby mrożone	6
śledzie solone	1.509
fosforyty	1.000
żużle Thomasa	2.900
tłuszcze zwierz. surowe	311
skóry	1.415
surowce oleiste	7.260
oleje	25
żywica	87
kauczuk	1.390
wyroby gumowe	4
rudy żelazne	1.718
żelastwo (złom)	11.780
miedź	64
wyroby metalowe	83
maszyny, aparaty i części	31
samochody i ich części	5
papier	550
bawełna	3.582
masa drzewna	805
juta	993
wełna	562
różne	1.752
Razem	43.604

Eksport (w tonach)	
wędliny	302
drób bity	63
masło	13
jaja	59
makuchy	2.433
kości, śrut kostny i mączka	236
tłuszcze zwierz. surowe	2
obuwie i skóry	82
słupy telegraficzne	2.462
deski i łaty	13.188
węgiel eksportowy	322.645
węgiel bunkrowy	13.421
koks	1.170
nawozy azotowe	100
cynk	1.326
wyroby metalowe	134
papier	203
wyroby włókniste	97
różne	520
Razem	368.383

Ruch statków w miesiącu styczniu br., w porównaniu z miesiącem ubiegłym, spadł nieco tak pod względem ilości statków jak i pojemności.

Zawinęło do portu 311 statków o pojemności 234.364 t. r. n. (365 statków o pojemności 298.180 t. r. n.), wyszło natomiast z portu 300 statków o pojemności 230.931 t. r. n. (373 statków o pojemności 301.299 t. r. n.). W porównaniu ze styczniem roku ubiegłego ruch statków zwiększył się tak ilościowo jak i pod względem tonażu statków.

Ruch statków z uwzględnieniem udziału poszczególnych bander przedstawia się następująco:

	Na wejściu		Na wyjściu	
	statków	t. r. n.	statków	t. r. n.
Polska	40	41.116	36	38.613
W. M. Gdańsk	1	555	1	555
Anglja	5	6.269	4	5.950
Czechosłowacja	4	648	3	545
Danja	47	33.652	45	31.994
Estonja	8	4.393	6	2.937
Finlandja	8	6.727	8	7.061
Francja	1	813	1	813
Grecja	2	4.859	2	4.859

	Na wejściu statków	t. r. n.	Na wyjściu statków	t. r. n.
Holandja	5	3.155	5	3.155
Litwa	1	612	1	612
Łotwa	4	2.505	4	2.505
Niemcy	60	27.759	61	26.603
Norwegja	28	23.009	28	28.881
Panama	1	204	1	204
Rumunja	1	2.221	2	4.709
St. Zjedn. Am.	1	3.263	1	3.263
Szwecja	93	70.281	91	67.672
Węgry	1	2.323	—	—
Razem	311	234.564	300	230.931

Kolejność bander w miesiącu bieżącym ukształtowała się następująco: Pierwsze miejsce zajęła Szwecja, drugie — Niemcy, trzecie Danja, czwarte — Polska, piąte — Norwegja itd. Bandera W. M. Gdańska zajęła miejsce osiemnaste.

Ogólny ruch pasażerski spadł, w porównaniu do miesiąca poprzedniego. Przyjechało w styczniu 37 osób (308), z czego 27 osób z Anglji, 2 — z Danji, 2 — z Estonji, i 6 — ze Szwecji. Wyjechało natomiast w styczniu 293 osób (228), w czem 28 osób do Anglji, 261 — do Stanów Zjednoczonych Ameryki i 4 do Szwecji.

W porównaniu do stycznia ub. roku ogólny ruch pasażerski wykazał wzrost o 91 osób.

RYNEK FRACHTOWY W STYCZNIU 1933 ROKU.

Działalność frachtowa w styczniu była stosunkowo ograniczona i stawki frachtowe na skutek małej podaży ładunków spadły jeszcze bardziej.

W połowie miesiąca z powodu silnego mrozu oraz trudności lodowych w porcie, zmniejszył się dowóz drzewa promami do Gdańska, jak również utrudnione było przeholowanie statków do miejsc ładunkowych.

W Gdyni sytuacja lodowa nie spowodała specjalnych trudności dla ruchu portowego.

Anglja. Statki linjowe do Londynu i Hull oraz zachodniego wybrzeża były w pełni zatrudnione. — Pozatem zafrachtowano kilka trampów. Znane są następujące kontrakty:

1 duński statek 400 std pod mieszany ładunek drzewa do Hull 33/— za std gross

1 niemiecki statek 500 std pod mieszany ładunek drzewa do Tyne-Dock — 33/— za std

kilka duńskich i niemieckich statków poszło do Londynu

1 niemiecki statek 900 ton pod ładunek 800 ton owsa luzem do Hull po sh 8/—

Z Gdyni zafrachtowano następujące statki:

1 duński statek 600 std do Garston pod ład. D. B. B. po sh 40/—

1 duński statek 1000 std do Garston i Preston pod ład. D. B. B. do Garston — sh 40/— do Preston — sh 38/—

1 gdański statek 300 std do Grimsby i Hull pod ładunek D. B. B. po sh 33/— gross
1 polski statek 400 std do Londynu pod ład. D. B. B. po sh 28/9 net.
1 polski statek 750 std do Londynu pod ład. D. B. B. po sh 27/6 net.
1 szwedzki statek 400 std do Bristol pod ład. D.B.B. po sh 39/— net.

Holandja. Eksport zboża do Holandji był ograniczony i statki linjowe znajdowały zatrudnienie większe przy przewozie drzewa. Zafrachtowano tylko kilka mniejszych statków poza linjowemi po stawkach Hfl. 2.60 za zboże luzem, Hfl. 13.50 za std. D. B. B. Hfl. 5.00 za load przy podkładach dębowych.

Belgja. Ponieważ pod koniec grudnia ub. r. liczono się z przedłużeniem premji eksportowej, eksport zboża do Belgji zmniejszył się. Mimo to można było poza statkami linjowemi zafrachtować kilka trampów pod ładunki ciężkiego zboża luzem po stawce sh 4/— i drzewa dębowego po sh 7/— za cbm. — Kilka mniejszych statków ładowało w Gdańsku drzewo do Gandawy, przyczem osiągnięto stawki sh 7/— za cbm.

Wszystktie podane stawki rozumieją się w walucie złotej.

Z Gdyni zafrachtowano polski statek 900 std pojemności pod ładunek około 800 std D. B. B. po stawce sh 20/6 w złocie za std.

Francja. Podobnie jak w poprzednich miesiącach eksport drzewa i zboża był bardzo spokojny i poza statkami linjowemi nie zawarto żadnych specjalnych kontraktów frachtowych.

Danja. Na skutek mrozów i trudności lodowych zmniejszyła się podaż tonażu motorowych żaglowców, co pociągnęło za sobą zwyżkę frachtów zwłaszcza pod koniec stycznia. Stawki frachtowe zwyżkowały z sh 6/9 na Rm. 7,00 za tonę.

Do jednego duńskiego portu nie wyżej jak Aarhus zafrachtowano z Gdańska 2 ładunki zboża po 350 ton do Kopenhagi po stawce sh 5/6 oraz ładunek 600 ton żyta do Norresundby po stawce Rm. 5.00 za tonę.

Z Gdyni wysłano kilka ładunków makuchów luzem do Danji i portów wybrzeża Bałtyckiego po stawkach:
250 ton do Esbjerg Rm. 7,00,
200 ton do dwóch duńskich portów nie wyżej Aalborg Rm. 7.00,
150 ton do Rügenwalde Rm. 4,75.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W miesiącu styczniu br. statki 4 polskich przedsiębiorstw żeglugowych przewiozły ogółem 73.930 ton towarów (bez importu z Anglji), z czego 63.857 ton przypada na eksport, 5.363 ton na import oraz 4.730 ton na przewozy między portami zagranicznemi. W porównaniu z poprzedniemi miesiącami, ogólne przewozy zmniejszyły się dość znacznie, co przypisać należy zastojowi w sezonie zimowym.

Z poszczególnych przedsiębiorstw „Żegluga Polska" przewiozła ogółem w styczniu br. 35.639 ton, „Polbryt" 3.559 ton (bez importu z Anglji), „Polskarob" 34.612 ton i Linja Gdynia-Ameryka 140 ton.

„Żegluga Polska" S. A. Trampy „Żeglugi Polskiej" przewiozły w styczniu br. ogółem 28.820 ton, z czego 21.935 ton w wywozie z Pol-

ski, 2.765 ton w przywozie do Polski i 4.120 ton w przewozie między portami zagranicznemi. W eksporcie z kraju przewożono węgiel, drzewo i cukier, w imporcie do Polski węgiel i koks, w przewozie między portami zagranicznemi cukier.

Ogółem odbyto 12 podróży, zawijając do portów: Rotterdam, Antwerpja, South Alloa, Stockholm, Gefle, Stavanger, Kopenhaga, Dunkierka i Londyn.

Na linjach regularnych „Żeglugi Polskiej" przewieziono w styczniu ogółem 6.819 ton towarów, z czego 3,611 ton w eksporcie z Polski, 2.598 ton w imporcie do Polski i 610 ton między portami zagranicznemi. Ogółem odbyto 7 podróży, zawijając do portów: Gdynia, Gdańsk, Tallinn, Helsingfors, Antwerpja i Rotterdam.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. Statki „Polbrytu" przewiozły w styczniu ogółem 3.559 ton towarów w eksporcie z Polski do Anglji, przyczem z Gdyni zabrano 2.462 ton, z Gdańska 1.097 ton. Z poszczególnych towarów największe ilości przypadają na: bekony i szynki, blachę cynkową, parafinę i mąkę. W grudniu przewieziono w imporcie z Anglji do Polski 2.873 ton towarów, z czego 2.189 ton do Gdańska i 684 ton do Gdyni.

„Polskarob" Polsko - Skandynawskie Tow. Transportowe S. A. W miesiącu styczniu statki „Polskarob" przewiozły ogółem 34.612 ton węgla w eksporcie z Polski, z czego do Norwegji 23.385 ton, do Szwecji 8.377 ton i do Holandji 2.850 ton. Ogółem odbyto w styczniu 12 podróży, zawijając do portów: Drammen, Oslo, Norrköping, Amsterdam, Göteborg, Haugesund, Slemmestad i Gdynia. Z poszczególnych statków floty przedsiębiorstwa najwięcej przewiózł w miesiącu sprawozdawczym s/s Robur VI, prawie 10.000 ton.

Linja Gdynia-Ameryka (P. T. T. O.). Statki Linji Gdynia-Ameryka odbyły jedną podróż w miesiącu styczniu z Europy do Ameryki. W podróży tej przewieziono 258 pasażerów, 140 ton towarów i 412 worków poczty.

SYTUACJA GOSPODARCZA GDYNI W STYCZNIU BR.

Sytuacja gospodarcza w miesiącu styczniu uległa dalszemu pogorszeniu, w porównaniu do poprzednich miesięcy, co szczególnie silnie uwydatniło się na rynku pieniężnym oraz w handlu.

Na rynku pieniężnym notowano wzmożone zapotrzebowanie kredytów, wzrost sumy zaprotestowanych weksli oraz powolne, lecz stałe kurczenie się wkładów. Zapotrzebowanie gotówki było szczególnie silne ze strony kupiectwa na wykup świadectw przemysłowych.

O stanie rynku pieniężnego w Gdyni decyduje w przeważnej mierze położenie tutejszego przemysłu budowlanego oraz finansów komunalnych. W ciągu miesiąca sprawozdawczego Komisarjat Rządu rozpoczął pertraktacje z Bankiem Zachodnim w Warszawie o uzyskanie krótkoterminowej pożyczki w sumie 1 milj. zł. Pożyczka ta sfinansowaną będzie w dniach najbliższych.

W ciągu stycznia br. zaprotestowano na terenie Gdyni 858 sztuk weksli na ogólną sumę zł 333.419,87, z czego 3 weksle zagraniczne na

sumę zł 9.075,38. W porównaniu do poprzedniego miesiąca ilość zaprotestowanych weksli zmniejszyła się o 36 sztuk, natomiast wzrost sumaryczny protestów wynosił zł 36.777,55. Wskazuje to na pogarszającą się niewypłacalność, mimo ostrej selekcji materjału wekslowego. W okolicach Gdyni komunalne instytucje kredytowe wykazały również wzrost protestów wekslowych.

Skup walut i dewiz wynosił w styczniu 2.429 tys. zl. Podaż zagranicznych środków płatniczych była duża. Zapotrzebowanie dewiz minimalne.

Odpływ wkładów, spowodowany dużem zapotrzebowaniem gotówki w obecnym sezonie trwał nadal, był jednak, sumarycznie biorąc, niezbyt duży.

Ciężka sytuacja gospodarcza uwydatniała się szczególnie silnie w handlu na terenie Gdyni. Obroty w porównaniu z grudniem spadły o 30—50%. Szczególnie silny spadek obrotów zauważyć się dał w branży włókienniczej, co spowodowane zostało łagodną zimą. Sprzedaż uskuteczniano prawie wyłącznie w działach konfekcji damskiej, podczas gdy w męskiej zanik obrotów był prawie zupełny. Spadek obrotów uwydatnił się również w artykułach pierwszej potrzeby. Wypłacalność kredytobiorców była w dalszym ciągu słaba.

W miesiącu styczniu zgłosiły upadłość firmy „Getepe" Gdyńskie Tow. Przemysłowe, „Drogerja Poznańska" M. Czepczyński i Aleks Regent.

W przemyśle budowlanym panował zupełny zastój. Z placówek przemysłowych w porcie pracowała jedynie Olejarnia oraz Stocznia Gdyńska. Łuszczarnia Ryżu była nieczynna. Okoliczne fabryki krzeseł pracowały ogółem 15 dni.

W związku z zastojem w przemyśle wzrosła ilość bezrobotnych w okręgu gdyńskim z 3.966 osób w dniu 31 grudnia 1932 r., na 4.321 osób w dniu 31 stycznia 1933 r.

OBNIŻKA KOLEJOWYCH TARYF PORTOWYCH.

Ministerstwo Komunikacji przeprowadziło ostatnio następujące ważniejsze zniżki w kolejowych taryfach portowych:

na przewóz złomu żelaznego do hut żelaznych	o 20%
na przewóz rudy żelaznej do hut żelaznych	o 5%
na przewóz cementu do portów przy kontyngencie 20.000 t.	o 10%
na przewóz cementu do portów przy kontyngencie 30.000 t.	o 15%
na przewóz drzewa nieobrobionego do portów	o 20%
na przewóz gipsu przy eksporcie przez porty	o 10%
na przewóz nawozów azot. do portów przy kontyng. 20.000 t.	o 10%
na przewóz nawozów azot. do portów przy kontyng. 30.000 t.	o 20%

Taryfa wyjątkowe PB1 na zboże z portów będzie rozszerzona na szereg stacyj, które dotychczas nie korzystały z ulgi specjalnej, p. 5-ty tar. wyj., a do tar. wyj. RK 4 na azbest od portów, włączono stację Łódź. —

Dotychczasowe stawki opłat przewozowych tar. wyj. PL 1. na papier i bibułkę obniżono do wymiaru stawek tar. wyj. L. 1.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKóW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Poseidon z Gdyni 14. II. — z Gdańska 18. II.
s/s Cieszyn z Gdyni 21. II. — z Gdańska 28.
s/s Poseidon z Gdyni 28. II. — z Gdańska 4. III.

Do Rygi

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Mercur z Gdyni 20. II.
s/s Uranus z Gdyni 27. II.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew z Gdyni 14. II. — z Gdańska 17. II.
s/s Śląsk z Gdyni 21. II. — z Gdańska 24. II.
s/s Tczew z Gdyni 28. II. — z Gdańska 3. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Orest z Gdyni 13. II. — z Gdańska 15. II.
s/s Condor z Gdyni 16. II. — z Gdańska 18. II.
s/s Perseus z Gdyni 20. II. — z Gdańska 22. II.
s/s Nereus z Gdyni 23. II. — z Gdańska 25. II.

Do Amsterdamu — Amsterdam

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Theseus z Gdyni 12/13. II. — z Gdańska 16. II.
s/s Nereus z Gdyni 19/20. II. — z Gdańska 23. II.
s/s Pluto z Gdyni 26/27. II. — z Gdańska 2. III.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk z Gdyni 21. II. — z Gdańska 24. II.
s/s Cieszyn z Gdyni 7. III. — z Gdańska 10. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Condor z Gdyni 16. II. — z Gdańska 18. II.
s/s Ibis z Gdyni 27. II. — z Gdańska 1. III.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Sylt z Gdyni 16. II. — z Gdańska 18. II.
s/s Annemarie z Gdyni 18. II. — z Gdańska 22. II.
s/s Indalsaelven z Gdyni 21. II. — z Gdańska 25. II.
s/s Hinrich z Gdyni 25. II. — z Gdańska 1. III.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus z Gdańska 18. II.
s/s Mercur z Gdańska 25. II.
s/s Uranus z Gdańska 4. III.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa lub substyt. z Gdańska 15. II. — z Gdyni 16. II.
s/s Warszawa lub subsyt. z Gdańska 1. III. — z Gdyni 2. III.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. z Gdańska 22. II. — z Gdyni 23. II.
s/s Baltonia lub substyt. z Gdańska 8. III. — z Gdyni 9. III.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin z Gdańska 15. II. — z Gdyni 16. II.
s/s Lwów z Gdańska 22. II. — z Gdyni 23. II.
s/s Lublin z Gdańska 1. III. — z Gdyni 2. III.

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

Uwaga: Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8—10 dni
Notice: Steamer loads at Gdynia for West England about every 8—10 days.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld z Gdyni 12/13. II. — z Gdańska 18. II.
s/s Seine z Gdyni 26/27. II. — z Gdańska 4. III.
Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8—10 dni
Notice: Steamers load at Gdynia for France about every 8—10 days

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen z Gdyni 14/15. II. — z Gdańska 18. II.
s/s I. C. Jacobsen z Gdyni 21/22. II. — z Gdańska 25. II.
s/s I. C. Jacobsen z Gdyni 1. III. — z Gdańska 4. III.
Uwaga: s/s Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday: z Gdańska w każdy czwartek — from Danzig every Thursday —

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen z Gdańska 23. II. — z Gdyni 27. II.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus z Gdańska 21. II. — z Gdyni 24. II.

Do Ahus — Malmö — Helsingborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Anna Gretha z Gdańska 13/15. II.

Do Lubeki (Lübeck)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen z Gdańska 23. II. — z Gdyni 27. II.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm z Gdańska 16. II. — z Gdyni 1. III.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm z Gdańska/Gdyni — 16. II.
s/s Borgholm z Gdyni — 1. III.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Broholm z Gdyni 22/23. II.
s/s Ebro z Gdyni 8/9. III.

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów.
(Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mellila z Gdańska 15/16. II. — z Gdyni 15. II.
s/s Tanger z Gdańska 12/15. III. z Gdyni 12/15. III.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego
(Algeria — Egypt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Nordland z Gdyni 20. II. — z Gdańska 21. II.

Do Nowego Yorku (New York)

American Scantic Line

s/s Scanpenn 21. II.
s/s Scanyork 11. III.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski z Gdyni 13. III.

Do Afryki Południowej i Australji — South Africa and Australia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Hammaren — z Gdyni — w końcu lutego/w początku marca
End of February/Beginning of March

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanpenn 28. I.	s/s Scanpenn 12. II.
s/s Scanyork 15. II.	s/s Scanyork 2. III.
s/s Scanmail 1. III.	s/s Scanmail 16. III.

Linja Gdynia—Ameryka

z N. Yorku s/s Pułaski 24. II. — przyjazd do Gdyni 8. III.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga — s/s Annemarie 15. II. — przyjazd do Gdyni 18. II.
z Hamburga s/s Indalsaelfven 18. II. — przyjazd do Gdyni 21. II.
z Hamburga — s/s Hinrich 22. II. — przyjazd do Gdyni 25. II.
z Hamburga — s/s Albert 25. II. — przyjazd do Gdyni 28. II.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Cieszyn — 17. II.
z Rotterdamu — s/s Tczew — 24. II.
z Rotterdamu — s/s Śląsk — 3. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — s/s Perseus 14. II. — przyjazd do Gdyni 20. II.
z Rotterdamu — s/s Nereus 18. II. — przyjazd do Gdyni 23. II
z Rotterdamu — s/s Ibis 21. II. — przyjazd do Gdyni 27. II.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Mercur 16. II. — przyjazd do Gdyni 20. II
z Bremy — s/s Uranus 23. II. —przyjazd do Gdyni 27. II.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Cieszyn 15. II.
z Antwerpji — s/s Śląsk 1. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji s/s Ibis 18. II. — przyjazd do Gdyni 27. II.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu s/s Warszawa 9. II. — przyjazd do Gdańska 12. II.
z Londynu s/s Warszawa 23. II. — przyjazd do Gdańska 26. II.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
s/s Baltonia 17. II.	s/s Baltonia 16. II.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull s/s Lwów 16. II. — przyjazd do Gdańska 19. II.
z Hull s/s Lublin 23. II. — przyjazd do Gdańska 26. II.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux—La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
s/s Tiber — około (about) 27/28. II.	s/s Seine — około (about) 15/17. II.
s/s Magnus — około (about) 9/10. III.	s/s Tiber — około (about) 4/6. III.
	s/s Magnus — około (about) 14/16. III.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	ładuje — loads at Manchester około — about	ładuje — loads at Liverpool około — about	ładuje — loads at Swansea około — about
s/s Hindsholm	26/27. I.	28. 1/4. II.	6/7. II.
s/s Svanholm	2/3. II.	4/11. II.	13/14. II.
s/s Katholm	8/9. II.	10/18. II.	20/21. II.

Włochy (Italy) — Genua (Genoa) — Livorno (Leghorn) — Neapol (Naples) Sycylja (Sicily) — Catania — Messyna (Messina) — Palermo — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

z — from	s/s Broholm	s/s Egholm
Naples	—	8. II.
Leghorn	—	10. II.
Genoa	—	11. II.
due at Gdynia	20. II.	—

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Gdynia about
s/s Minsk	7. II.	—	—
s/s Broholm	12. II.	13. II.	20. II.

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk
Mediterranean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig

(Marseilles, Genoa, Leghorn, Naples, Catania, Messina, Palermo, Tarragona, Valencia, Malaga, Cadiz, Tunis, Algiers, Casablanca, Lisbon, Oporto, Madeira).

F. G. Reinhold Ltd.

z — from	s/s Broholm	s/s Egholm
Tarragona	—	15. II.
Valencia	8. II.	16. II.
Malaga	10. II.	—
Cadiz	11. II.	—
at Gdynia	20 II.	—

Sycylja — Gdynia — Gdańsk
Sicily — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bernicia — ładuje (loads) 9/11. II. — przyjazd do Gdyni 28. II.
s/s Catalonia — ładuje (loads) 23/25. II. — przyjazd do Gdyni 13. III.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
Spain — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Valencia — ładuje (loads) 16-18. II.
s/s Gallia — ładuje (loads) 16-20. II.
s/s Iberia — ładuje (loads) 27. II. — 3. III.
s/s Bothnia — ładuje (loads) 1. III. — 9. III.

Palestyna (Haifa—Jaffa) — Gdynia
Palestine (Haifa—Jaffa) — Gdynia

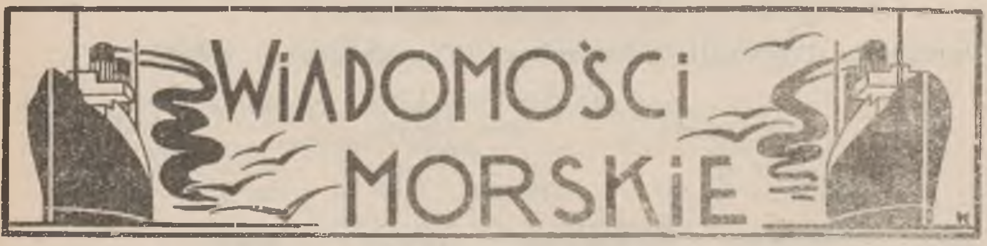
Svenska Orient Linien — Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Aleksandrja	Jaffa	Haifa
m/s Vikingland — ładuje (loads)	14. II.	20. II.	16. II.
m/s Hemland — ładuje (loads)	24. II.	—	25. II.—3. III.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston Houston	Savannah
m/s Tampa	—		
m/s Trolleholm	8. II.	15. II.	21. II.
m/s Stureholm	18. II.	25. II.	—
m/s Topeka	28. II.	5. III.	—
s/s Togela	8. III.	15. III.	21. III.
m/s Svaneholm	15. III.	25. III.	—
m/s Tortugas	28. III.	5. IV.	—
m/s Vasaholm	8. IV.	15. IV.	21. IV.
m/s Toledo	18. IV.	25. IV.	—



URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE DLA ZBOŻA W HAMBURGU i BREMIE.

Port hamburski spichrzów zbożowych nie posiada. Rolę ich natomiast pełnią szkuty i barki, na które zboże przeładowuje się bezpośrednio ze statku przy pomocy pływających urządzeń przeładunkowych dwojakiego typu: ssących i czerpakowych.

Główną rolę w przeładunku pełnią jednak urządzenia pierwszego typu t. zw. pływające elewatory zbożowe w liczbie 23 w tem 21 większych i 2 mniejsze, zbudowane według systemu „Miag“ (Muhlenbau Industrie A. G.) i poruszane parą. Przy pomocy 4 rur ssących, w ja-

kie zaopatrzony jest każdy elewator, przeładowuje normalnie 150—200 ton w ciągu godziny elewator większy i 100 ton elewator mniejszy. W ten sposób ogólna wydajność elewatorów ssących dochodzi do 4.400 ton na godzinę.

Elewatory drugiego typu — czerpakowe (Bechersystem) — prywatna własność firmy Wilhelm Hanschild w Altonie) w porcie hamburskim większej roli nie odgrywają ze względu na mniejszą wydajność przeładunkową, dochodzącą maksymalnie do 60 ton na godzinę. Wszystkie ssące elewatory zbożowe eksploatuje firma „Getreide-Heber-Gesellschaft" Sp. z o. o.. Jest ona w stanie przeładować do 20.000 ton zboża dziennie. Faktycznie firma ta przeładowywała począwszy od 1925—31 r. przeciętnie po ca. 2.380.000 ton rocznie.

W odróżnieniu do Hamburga, port bremeński posiada tylko jeden pływający elewator zbożowy o maksymalnej wydajności ca 200 t. na godzinę, natomiast gros przeładunku dokonywuje się przy pomocy rozbudowanego w latach 1929—30 stałego silo, tworzącego wraz z należącemi doń spichrzami największą w Europie stację przeładunkową dla zboża o możności składowania 93.000 t. Silo to posiada 2 nabrzeża rampowe, z których każde zaopatrzone jest w 4 ssące elewatory zbożowe stałe o wydajności przeładunkowej po 250 t. na godzinę. Urządzenie to umożliwia bezpośredni przeładunek wagonów na nadbrzeżach, co dla portu bremeńskiego, jako portu kolejowo-dowozowego. jest specjalnie ważnem.

Jeśli chodzi o zastosowanie urządzeń przeładunkowych dla zboża w porcie gdyńskim, to należałoby w pierwszym rzędzie wziąć pod uwagę warunki, jakie port gdyński posiada i ściśle do nich dostosować takie czy inne urządzenia. O urządzeniach na wzór Hamburga nie może być mowy, natomiast zainstalowanie urządzeń, podobnie jak w Bremie, odpowiadałoby bardziej stanowi faktycznemu portu i jego potrzebom. Elewatory pływające nie miałyby tu racji bytu z tego względu, że fala w basenach portu gdyńskiego, w warunkach większego poruszenia wód, będzie, rzecz zrozumiała, zawsze silniejsza niż w basenach portu hamburskiego, który jest oddalony od morza otwartego o ca 100 km.

NOWY MAGAZYN PORTOWY W OSLO.

W tych dniach w porcie Oslo oddano do użytku nowy magazyn portowy. Ogólna powierzchnia użytkowa tego składu wynosi 900 m². koszta zaś budowy magazynu wynoszą, nie włączając kosztów instalacji urządzeń transportowych, około 440.000 koron. Magazyn jest zaopatrzony w najbardziej nowoczesne krany.

PO KATASTROFIE ATLANTIQUE'U.

Francuski Minister Marynarki Handlowej, Leon Meyer, wydał, z powodu ostatnich pożarów na statkach francuskich, bardzo surowe zarządzenie, mające na celu zmniejszenie do minimum możliwość pożarów na statkach. Między innemi zarządzenie to przewiduje obecność na statkach, przewożących więcej niż 30 pasażerów, specjalnej drużyny przeciwpożarowej (składającej się z 3—6 osób). Ponadto za-

brania się używania drewna do pewnych określonych konstrukcyj na statkach, dywanów nie wolno sporządzać z materjału łatwopalnego. kabina dla obsługi telegrafu winna być zrobiona w całości z metalu, statki o pojemności powyżej 10.000 ton winny posiadać dwie tego rodzaju kabiny i to w dwóch różnych miejscach statku. Wszystkie te przepisy należy uwzględnić przy budowie nowych statków oraz o ile możności należy je uwzględnić również przy reparacji starych statków.

OBNIŻKA OPŁAT ZA TRYMERKĘ W ROTTERDAMIE.

Z początkiem bieżącego roku holenderscy eksporterzy węgla zadecydowali obniżkę opłat za trymerkę przy węglu. koksie i paliwie patentowem (patent fuel). Obniżka wynosi przeciętnie 25%.

Obecnie w Rotterdamie pobiera się za trymerkę następujące opłaty (od tony):

	Węgiel	Koks	Patent Fuel
Selftrimmer	0,15 Flor. Hol.	0,25	0,60
Single-deckers	0,25 Flor. hol.	0,35	0,60
Tween-deckers	0,40 Flor. hol.	0,50	0,60
Port cargoes	0,40 Flor. hol.	0,50	0,60

OBNIŻKA OPŁAT SZTAUERSKICH W PORTACH SZWEDZKICH.

Ostatni okólnik, wydany przez „Sveriges Redareförening" donosi, że opłaty sztauerskie w portach północnej Szwecji zostały obniżone o 1 öre od tony oraz 6½ öre od standartu. W portach zaś środkowej i południowej Szwecji opłaty te obniżono o 2 öre od tony oraz 5 öre od standartu.

Nowe opłaty obowiązują wszystkich członków związków sztauerskich w północnej i południowej Szwecji.

STAN SZWEDZKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

Według danych norweskiego Veritas. ubyło flocie szwedzkiej w roku 1932 — 32 statki o pojemności 34.600 ton. W tem było 21 parowców, 8 statków motorowych oraz 3 żaglowce. W tym samym roku flota szwedzka nabyła 15 statków o pojemności 22.000 ton, z tego było nowych statków 6. Z początkiem br. flota szwedzka składała się z 1.670.000 ton brutto. Obecnie na stoczniach szwedzkich buduje się statków o ogólnej pojemności 73.000 ton brutto.

STAN FLOTY NORWESKIEJ.

Z ostatniej statystyki norweskiego „Veritas" wynika, że w roku 1932 flota norweska zmniejszyła się o 14 statków o pojemności 26.400 ton brutto, podczas gdy w 1931 r. flota norweska zwiększyła się o 344.000 ton. W roku sprawozdawczym straciła flota norweska netto 21 parowców o pojemności 70.000 ton brutto oraz 3 żaglowce o pojemności 17.000 ton brutto. W tym samym czasie zbudowano dla armatorów norweskich 10 statków motorowych o pojemności 45.300 ton brutto.

Norweska flota handlowa posiada obecnie 4.080.894 ton brutto, z czego około ⅓, tj. 1.280.000 ton stanowią statki tankowe. Obecnie

buduje się na stoczniach norweskich 9.600 ton reg., podczas gdy na stoczniach zagranicznych jest obecnie w budowie na zamówienia armatorów norweskich 93.000 ton brutto.

STAWKI FRACHTOWE W DANJI.

Duński wskaźnik liczbowy frachtów wykazuje w miesiącu grudniu ub. r. nieznaczną zwyżkę. W miesiącu tym wskaźnik podniósł się z 92,5 na 92,9 (biorąc za podstawę styczeń—marzec 1925 = 100).

Poniżej podaje się zestawienie, które ilustruje wahania stawek frachtowych w 1932 roku.

Styczeń 1932	—	92,4
Luty	—	91,4
Marzec	—	90,8
Kwiecień	—	87,8
Maj	—	87,5
Czerwiec	—	86,3
Lipiec	—	86,5
Sierpień	—	87,4
Wrzesień	—	90,0
Październik	—	90,9
Listopad	—	92,5
Grudzień	—	92,9

W miesiącu grudniu ub. r. obniżyły się nieco przeciętne stawki na węgiel, przewożony głównie do portów Morza Śródziemnego, na drzewo zaś nie zanotowano żadnych zmian. Przeciętne zaś stawki na inne towary wykazywały w grudniu, w porównaniu z innemi miesiącami ub. r., stałą tendencję zwyżkową.

OBROTY PORTOWE SZTOKHOLMU W 1932 R.

W 1932 r. przeszło przez port sztokholmski 8.968.072 ton netto, podczas gdy w r. 1931 — 9.908.942 ton, a zatem obroty zmniejszyły się o 940.870 ton. Dochody urzędu celnego z tytułu opłat od statków i towarów wynosiły 3.097.222 kor., podczas gdy w 1931 r. dochody te wynosiły 3.443.341 koron. Dochody administracji portu wynosiły 3.200.000 koron, zaś na rok 1933 przewiduje się 3.100.000 koron.

OBROTY PORTOWE BREMY W 1932 R.

W 1932 r. zawinęło do portu bremeńskiego oraz najważniejszych portów nad Wezerą 6.506 statków o pojemności 7.74 milj. N. R. T., podczas gdy w 1931 r. weszło 6.634 statki o pojemności 8.58 milj. N. R. T. Ilość statków zmniejszyła się o 2%, tonaż zaś o 10%. Od sierpnia ub. r. zanotowano lekką poprawę w obrotach, spowodowaną zwiększonym przywozem bawełny. Eksport zaś zwiększył się nieco w ostatnim miesiącu ub. r., na skutek zwiększonego wywozu węgla i soli. W roku sprawozdawczym opuściło port bremeński i porty Wezery 6.541 statków o pojemności 7.64 milj. N. R. T., podczas gdy w roku 1931 opuściło te porty 6.739 statków o pojemności 8.55 milj. N. R. T.

OBROTY PORTOWE KOPENHAGI W 1932 R.

W 1932 r. weszło do portu kopenhaskiego 22.740 statków o pojemności 6.343.852 N. R. T. Kolejność bander była następująca: (poniższe zestawienie uwzględnia również ruch przybrzeżny).

Narodowość	Ilość statków	N. R. T.
Danja	16.592	4.120.553
Szwecja	3.551	758.807
Norwegja	196	202.858
Niemcy	1.422	264.294
Anglja	214	298.691
Francja	16	20.675
Finlandja	233	184.491
Rosja	12	14.090
Holandja	280	155.163
Belgja	3	11.118
Łotwa	42	44.871
Estonja	53	28.831
Islandja	45	31.566
Ameryka	36	114.590
Japonja	4	14.770
Grecja	7	16.524
Austrja	2	270
Włochy	5	17.894
Polska	16	31.756
Gdańsk	2	2.474
Rumunja	1	2.261
Portugalja	1	1.039
Litwa	1	612
Peru	2	3.268
Panama	1	2.386
Ogółem	22.740	6.343.852

RUCH PORTOWY W KRÓLEWCU.

W miesiącu styczniu br. weszło do portu w Królewcu 138 statków o pojemności 169.222 m³ netto, podczas gdy w tym samym miesiącu ub. roku zawinęło 92 statki o pojemności 111.810 m³ netto. W miesiącu sprawozdawczym opuściło port 125 statków w tem 34 żaglowców i 1 statek tankowy.

Kolejność bander była następująca: Niemcy 108 (71 parowców, 36 żaglowców motorowych, tank), Szwecja 9, Danja 7, Norwegja 4, Anglja 2, Łotwa 2, Estonja 2, Francja 1, Holandja 1, Sowiety 1, Grecja 1.

Wśród towarów przywiezionych wysuwają się na pierwszy plan, jak zwykle, materjały opałowe, a następnie pasza oraz nawozy sztuczne.

Import poszczególnych towarów przedstawiał się jak następuje:

węgiel	32.000 t.	(31.000 t. z Westfalji, 1.000 t. z Anglji i Polski).
koks	3.100 t.	
brykiety	1.200 t.	
oleje mineralne	2.800 t.	

pasza	7.200 t.
tomasyna	5.500 t.
zboże	4.100 t.
strączkowe	1.000 t.
śledzie	2.495 t. całych beczek i 280 półbeczek

następnie cement, makuchy, owoce południowe i wapno w mniejszych ilościach.

Na towary wywiezione składały się:

zboże 20 okrętów (przedewszystkiem do Anglji i Danji, następnie do Antwerpji i Wezery).

Drzewo kilka żaglowców i parowiec (do Emden, Wilhelmshaven, względnie Holandji).

Celuloza kilka okrętów (do Anglji i Bremy).

(Dokładna statystyka towarów wywożonych nie jest opublikowana).

Bez ładunku przybyło 22 okręty, odpłynęło — 34.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Ceny bekonów na Giełdzie Londyńskiej w dniu 3. bm. kształtowały się nadal zwyżkowo:

Notowano w sh za 1cwt.:

bekon	angielski	92 —102
„	irlandzki	58 — 70
„	kanadyjski	46 — 50
„	duński	52 — 58
„	holenderski	44 — 50
„	łotewski	43 — 47
„	litewski	43 — 47
„	polski	42 — 46
„	rosyjski	46
„	szwedzki	52 — 54

W porównaniu z poprzednim tygodniem, zwyżka cen przedstawia się następująco: bekon duński zwyżkował o 2—4 sh; szwedzki o 4 sh; holenderski o 2—4 sh; polski i litewski o 2 sh; irlandzki o 1—3 sh. Polskie bekony w Hull notowano 44—46 sh; w Liverpool 45—49 sh; w Cardiff 50 sh. Według oficjalnych danych angielskich dowozy do Londynu w tygodniu sprawozdawczym wyniosły ogółem 57.653 cwt, z czego na Danję przypada 28.724 cwt., na Szwecję 4.331 cwt., na Polskę 6.644 cwt., na Holandję 11.231 cwt.

W okresie od 31 stycznia do 2 lutego b. r. z Polski wysłano do Anglji ogółem 6.716 balotów, z czego 4.523 bal. z przeznaczeniem do Londynu. Naogół dowozy bekonów na rynek angielski były duże, przy umiarkowanem zapotrzebowaniu.

Polski Związek Bekonowy komunikuje, że ostatni ubój polski wyniósł 18.852 sztuki, co w porównaniu z ubojem z poprzedniego tygodnia stanowi spadek o ca. 1.600 sztuk.

Z RYNKU ZIEMNIACZANEGO.

Rząd francuski podniósł cło na ziemniaki do wysokości 42 franków za 100 kg. (t. j. prawie zł. 12,—). Ten krok rządu zamknął możliwości eksportowania polskich ziemniaków do Francji, a temsamem wszelkie nadzieje rolnictwa polskiego na pozbycie się bardzo dużych nadwyżek zakopcowanych ziemniaków w sezonie wiosennym zostały przekreślone. Niema mowy wśród takich warunków o wywiezieniu choćby jednego kwintala ziemniaków z Polski do Francji.

W interesie upadającego rolnictwa, w najżywotniejszym interesie Państwa koniecznem jest solidarne wystąpienie polskiego rolnictwa i kupiectwa, celem zadokumentowania, jakie straty na skutek podniesienia cła na ziemniaki we Francji poniesie polskie rolnictwo i kupiectwo.

Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu wskazał Rządowi na powyższe momenty, prosząc o możliwie energiczną interwencję u władz francuskich i zwraca się do wszystkich eksporterów ziemniaków z wezwaniem, aby o ile pozostają poza Związkiem, również wobec Rządu zadokumentowali swoje stanowisko.

Na tym odcinku życia gospodarczego, solidarność rolnictwa i kupiectwa jest jaknajbardziej wskazaną i przypuszczać należy, że organizacje rolnicze znajdą skuteczne sposoby nietylko zamanifestowania swego stanowiska, ale przeprowadzenia swych postulatów w zakresie eksportu ziemniaków.

Sezon jesienny w roku 1932 dla ziemniaków eksportowych przedstawiał się bardzo niepomyślnie. Niemal wszystkie kraje odbiorcze wprowadziły u siebie poważne ograniczenia importowe, czy to w formie ceł przywozowych, czy też skontyngentowania przywozu, co też zredukowało możliwości eksportu ziemniaków z Polski.

Nadchodzący sezon wiosenny winien być bardzo troskliwie przygotowany przez zrzeszenia eksporterów, a także przez nasze władze państwowe, które miesiąc luty i połowę marca winny wykorzystać na wywalczenie dla Polski możliwie największych kontyngentów. Szczególnie odnosi się to do Francji, która w ubiegłych latach, będąc najpoważniejszym odbiorcą ziemniaków z Polski, wyznaczyła niesłychanie mały kontyngent dla nas w jesieni. Przypuszczać należy, że Państwowy Instytut Eksportowy, Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych, oraz Ministerstwo Przemysłu i Handlu nie omieszkają żadnej sposobności i dołożą starań, aby kontyngent na miesiące drugą połowę marca, kwiecień i maj wynosił conajmniej 30 tys. ton.

Koniecznie jest również pomyśleć o należytem zorganizowaniu kredytów eksportowych dla eksporterów ziemniaków, gdyż w obecnej chwili jest to gałąź prawie zupełnie nie cieszącą się poparciem polskich kapitałów. Dla zrealizowania zaś eksportu wiosennego potrzebnaby była niewielka suma 600—800 tysięcy złotych.

Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu, wskazując na powyższe okoliczności, zwrócił się do władz państwowych z wnioskami

o jaknajszybsze ich zrealizowanie. Ponadto Związek wystąpił o obniżenie taryfy kolejowej, uzyskując narazie niedostateczną zniżkę 16%, oprócz tego Związek poinformował władze polskie o tem, że cena worków jutowych jest o wiele za wysoką w stosunku do ceny ziemniaków, jak również opłaty za różnego rodzaju świadectwa, wymagane przy eksporcie, są w obecnych warunkach za wysokie.

Należy się spodziewać, że wszelkie potrzeby eksportu ziemniaczanego zostaną pomyślnie zdecydowane przed rozpoczęciem sezonu wiosennego.

W kosztach handlu eksportowego ziemniakami pozycja ceny worków jutowych przedstawia 40—50% wartości towaru. Jest to w dzisiejszych warunkach gospodarczych niesłychanie wysoki podatek, jaki rolnictwo musi opłacać na rzecz kartelu jutowego. Kupiec bowiem zmuszony płacić 1,30—1,50 zł za worki jutowe na 100 kg, zmuszony jest conajmniej 50% ceny worków wkalkulować w cenie zakupu, płacąc o tyle mniej rolnikowi za ziemniaki. Mając to na uwadze przed sezonem wiosennym Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu wystąpił do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z memorjałem, domagając się interwencji Rządu wobec przemysłu jutowego o obniżkę skartelizowanej ceny worków jutowych conajmniej o 50%.

Należy mieć nadzieję, że w interesie uginającego się pod ciężarem kryzysu rolnictwa, Rząd wywrze zdecydowany nacisk na kartel jutowy i doprowadzi do obniżki ceny worków.

SPRAWA OBROTU KOMPENSACYJNEGO.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zakomunikowało Związkowi Izb Przemysłowo-Handlowych w Warszawie, że na podstawie p. 2 obwieszczenia Ministra Skarbu z dnia 16. II. 1932 r. („Monitor Polski Nr. 40, poz. 44) został rozszerzony wykaz towarów, dopuszczonych do kompensacyjnego wywozu na konserwy rybne w puszkach i grzyby marynowane w puszkach i słojach, przyczem kompensata uwarunkowana jest eksportem przez porty polskiego obszaru celnego Gdynię i Gdańsk.

SPRAWA TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE NOWEJ TARYFY CELNEJ.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu opublikowało komunikat następującej treści: „W ostatnich czasach pojawiły się pogłoski, powtórzone przez niektóre czasopisma, o rzekomem odroczeniu terminu wejścia w życie nowej taryfy celnej, ze względu na konieczność przenegocjonowania do tego czasu szeregu traktatów handlowych z państwami zagranicznemi.

W związku z tem Ministerstwo Przemysłu i Handlu stwierdza, że pogłoski te nie odpowiadają rzeczywistości. Termin wejścia w życie nowej taryfy celnej został ustalony na dzień 11 października 1933 roku na podstawie rozporządzenia Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23 sierpnia 1932 r. o ustanowieniu taryfy celnej przywozowej, i żadna zmiana tego terminu nie jest przewidywana".

CŁA NA ZIEMNIAKI I PRZETWORY ZIEMNIACZANE WE FRANCJI

Według telegraficznego komunikatu Radcy Handlowego przy Ambasadzie R. P. w Paryżu, dekretem z dnia 21. ub. m., rząd francuski ustanowił cła minimalne na ziemniaki z poz. tar. cel. 83, jak następuje:

w okresie od 1 marca do 1 lipca	42 fr. od 100 kg.
w pozostałym okresie	30. fr. od 100 kg.

przyczem system kontyngentowania ziemniaków zostanie zniesiony.

Niezależnie od tego ustanowione zostały do tejże poz. 83 cła minimalne na przetwory ziemniaczane, jak następuje:

ziemniaki w stanie suszonym	fr. 100,— od 100 kg.
płatki ziemniaczane jako pasza dla zwierząt	fr. 50,— od 100 kg.

oraz z poz. tar. cel. 319 cło na mączkę ziemniaczaną ustalone zostało na fr. 150,— od 100 kg.

Pozycje te nie podlegają kontyngentom.

W SPRAWIE IMPORTU DO PALESTYNY.

Państwowy Instytut Eksportowy otrzymał od Palestyńsko-Polskiej Izby Handlowej i Przemysłowej w Tel-Aviv informacje, że palestyńskie władze celne zamierzają w najbliższym czasie rozpocząć ścisłe przestrzeganie przepisów importowych w sprawie ochrony marek i znaków handlowych. wydanych w dniu 16. I. i 1. XII. 1929 r.

Jak zaznacza Izba Handlowa i Przemysłowa w Tel-Aviv, wszystkie produkty polskie, eksportowane do Palestyny, winny być znakowane napisem „Made in Poland". W odniesieniu do towarów, przy których, ze względu na ich rodzaj, umieszczenie napisu na samym artykule jest niemożliwe, należy umieszczać napis na wewnętrznem opakowaniu pojedyńczych paczek, przeznaczonych do sprzedaży detalicznej.

ZMIANY CELNE ZAGRANICĄ W GRUDNIU 1932 R.

AUSTRJA.

Umowa clearingowa z Węgrami przedłużona została do końca grudnia 1932 r. a prowizorjum do końca roku 1933.

Ponownie rozpoczęte zostały rokowania z Sowietami. jak również pertraktacje z Francją dotyczące stosunków traktatowo-handlowych doprowadziły do wzajemnych ulg kontyngentowych.

Rada Naczelna Banku Narodowego wprowadziła w życie przewidziane w piątej noweli cło na potaż (poz. 500 d. 2 austr. tar. cel.) w wysokości 12 kor. zł od 100 kg. — dotychczas import potażu nie podlegał opłacie celnej.

Toczą się rokowania miarodajnych czynników Polski z Austrją w sprawie uregulowania wzajemnych stosunków handlowych, a mianowicie zawarcia traktatu handlowego, opartego na nowych zasadach.

BELGJA.

Minister finansów przedłożył rządowi do zatwierdzenia projekt zwyżki cła i akcyzy na cały szereg artykułów belgijskiej taryfy celnej. Projektowaną zwyżką mają być objęte następujące towary: kawa, herbata. nafta. benzol, cukier. miód sztuczny, margaryna. ocet, tytoń. oleje mineralne ciężkie i półciężkie. zapałki. spirytus i wody mineralne.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI.

Południowo-Wschodnia Afryka.

Zwolniony został od opłaty celnej import smarów do wozów (poz. 200 6 i).

ZŁOTE WYBRZEŻE.

Zabroniony został import przewodów rurowych służących dla celów destylacji wódek.

BORNEO PÓŁNOCNE.

Projektowane jest wprowadzenie 10% cła ad valorem na próżne worki, powyższy towar był dotychczas wolny od cła.

CEYLON.

Przedłożona została parlamentowi do zatwierdzenia ustawa o preferencjach w związku z traktatami w Ottawie. Preferencje mają być stosowane do następujących towarów: 5% ad valorem — szkło i wyroby szklane, 7% — wozy ciężarowe, samochody, karoserje itp., 10% — wyroby aluminjowe, chemikalja, wyroby nożownicze, wyroby fajansowe, perfumerja i kosmetyka itp., 20 cent od 100 kg na cement i 25 cent. za gałon na piwo.

CHILE.

Skontyngentowany został z dniem 1 grudnia 1932 r. import cukru, przyczem ogólny kontyngent od 1 grudnia 1932 r. do 28 lutego 1933 r. ustalony został na 302.000 q i podzielony między Peru — 200.000 q, Kubę — 100.000 q, inne państwa — 2.000 q.

CZECHOSŁOWACJA.

Zapowiadana fiskalna podwyżka ceł nastąpiła rozporządzeniem z dnia 29-go grudnia 1932 r. z ważnością od 3 stycznia 1933 r. Rozporządzenie wymienia 44 pozycje celne, a mianowicie: kawę, herbatę, rozmaite towary kolonjalne i korzenie, następnie towary ze słomy, sitowia, kauczuku, papieru, ceraty, skóry, drzewa i żelaza, wszystkie z ozdobami ze złota lub srebra, rośliny, dziczyznę, zabawki z kauczuku, cegły, broń, galanterję, aparaty telegraficzne i telefoniczne, harmonijki, zegary itp. Z artykułów, interesujących Polskę, wymienić należy ryż — z pozycji 34 b cło podwyższone z 8,10 na 16,20 koron czeskich oraz mak z pozycji 46 — cło podwyższono z 70 na 140 k c.

Rozporządzeniem z dnia 22 grudnia 1932 r. został obniżony podatek obrotowy na 1% przy imporcie przędzy surowej (Vorgespinst) bawełnianej, lnianej, konopnej, jutowej, z grubej sierści wielbłądziej, czesanej nie wymienionej, z jedwabiu naturalnego i sztucznego.

W połowie grudnia rozpoczęły się rokowania handlowe z Austrją, jak również z Węgrami. Odnośnie Węgier toczą się rokowania głównie w sprawie zawarcia umowy kompensacyjnej, przewidującej zamianę drewna opałowego na świnie.

DANJA.

Z dniem 5 grudnia 1932 r. wprowadzono nowe restrykcje walutowe i ogłoszono listę towarów, których import uzależniony jest od przydziału dewiz. Z towarów znajdujących się na liście ograniczeń, będących również objektami importu z Polski, wymienić należy następujące: żywe zwierzęta (konie), masło, jaja, słód, mąka kasza, rośliny strączkowe, przetwory owocowe i warzywne, miód, wyroby tytoniowe, spirytualja, ekstrakt słodowy, ocet, przędza nici, wyroby powroźnicze, jutowe, lniane i konopne, tekstylja, wyroby gumowe, odzież, wyroby ze skóry, wyroby szczotkarskie, pierze, wyroby z kości, oleje i tłuszcze zwierzęce, nafta, benzol, oleje i tłuszcze mineralne, parafina, wosk ziemny, terpentyna, wosk, klej, podkłady kolejowe, drewno w każdej formie, wyroby z drewna (za wyjątkiem obręczy wiklinowych i używanych beczek), wyroby koszykarskie, papa dachowa, tapety, superfosfat, chemikalje (m. in. cynk, litopon, farby), węgiel, cement, sól, wyroby szklane, wyroby z żelaza (m. in. rury), maszyny, wszelkie wyroby z celuloidu, zabawki, aparaty i części radjowe.

EGIPT.

Dekretem z dnia 12 grudnia 1932 r. została zmieniona taryfa celna egipska zwyżką cła i przez wprowadzenie ceł od wagi zamiast, jak dotychczas, ad valorem; między innemi uległy zmianie cła na oleje i tłuszcze dla celów przemysłowych. drożdże, wyroby gumowe, niektóre wyroby włókiennicze, papier. aluminjum, maszyny garbarskie.

ESTONJA.

Z dniem 19 grudnia 1932 r. weszło w życie nowe rozporządzenie w sprawie zmian taryfy celnej następujących towarów, przyczem cła zostały zniesione na nasiona lnu, saletrę, instalacje elektryczne z rogu sztucznego, z galalitu itp., ocet, eter, kolodjum. Taryfy dotyczące bawełny zostały ujednostajnione; cło jest obecnie 10 cent. od kilograma minimalne i maksymalne. Natomiast podniesione zostały stawki celne na: wełnę owiec, wełnę sztuczną, odpadki wełniane, jedwab surowy, przędzę bawełnianą stosownie do grubości, wyroby trykotowe wełniane, tkaniny trykotowe, szmaty płócienne, wełniane, narzędzia, młoty, radjoaparaty, trawę morską, wyroby blaszane, papier krepowany, surowiec i preparaty bakterjologiczne itp. — W dniu 10 grudnia 1932 r. wszedł w życie traktat handlowy z Brazylją.

FRANCJA.

Ustanowione zostały kontyngenty na miesiąc grudzień, na rośliny, cebulki kwiatowe itp. Projektowana jest zniżka cła na stożki kapeluszowe ze sztucznego jedwabiu. Dekretem z dnia 3 grudnia 1932 r. ustanowiony został procentowy udział zboża krajowego przy przemiale w wys. 99%. Wyczerpany został kontyngent na kapelusze filcowe, meble i ich części. — Projektowana jest zwyżka cła na wozy ciężarowe. Rozporządzeniem Ministra Rolnictwa z dnia 7 grudnia 1932 r. podwyższony został kontyngent na jaja w skorupce na IV kwartał 1932 r. o 2.500 q. również rozporządzeniem z dnia 7 grudnia 1932 r. cofnięty został zakaz (7 sierpnia 1930 r.) i ograniczenie importu (16 lutego 1932 r.) koni, bydła rogatego i baranów z Polski.

Zniesiony został dekret z dnia 27 listopada 1932 r., ustanawiający procentową zawartość zboża, nie przekraczającą 66% przy produkcji chleba.

Z mocą obowiązującą od 17 grudnia 1932 r. podwyższone zostało cło na pierniki zwyczajne (poz. 94 bis tar. cel. fr. z fr. 117,50 na fr. 170,— za 1 kg.

Podzielone zostały kontyngenty ogólne na pierwszy kwartał 1933 r. następująco: konie rzeźne — 3.000 sztuk, bydło rogate — 27.000 q, jedynie dla Saary, cielęta 1.200 q, z czego 800 q dla Saary, ptactwo żywe — 1.250 q. mięso wieprzowe 15.000 q. wołowe — 2.000 q, mięso solone nie preparowane 6.650 q, preparowane — 2.275 q. wędliny — 4.000 q, drób bity 5.000 q, konserwy mięsne — 5.000 q, jaj w skorupkach 14.500 q. Kontyngenty polskie: kartofle przez wszelkie komory styczeń — 100, luty — 50, marzec — 100 q, drzewo (pozycja tar. cel. fr. 128, 128 bis i 133) na półrocze — 39.992 ton, na pierwszy kwartał 1933 r. — 19.995 ton, (poz. 397 i 600) na półrocze 28 q na pierwszy kwartał — 14 q. meble gięte — pierwszy kwartał — 20 q. klej — 56 q. Kontyngent na konfekcję nie został przydzielony wobec przewyższeń.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI.

Francuska Afryka Wschodnia.

Z dniem 3 grudnia 1932 r. podwyższono dodatkowe cła na materjały i wyroby włókiennicze nie francuskiego pochodzenia.

GRECJA.

Z dniem 5 grudnia 1932 r. podwyższone zostały mnożniki celne dla poszczególnych towarów:

mnożnik 15 na: zwierzęta żywe, ser, jaja, ryby świeże, zboże. strączkowe, cukier, naftę, medykamenty itp.

mnożnik 20 na: masło i tłuszcze, odpadki zwierzęce, mąkę, skóry, smary, benzynę, żelazo walcowane, ołów, cynk, nawozy sztuczne, tekturę, wełnę, jedwab sztuczny itp.

mnożnik 22 na: kartofle, krochmal, blachę żelazną, wyroby żelazne, papier ceratę itp.

mnożnik 25 na: produkty zwierzęce spożywcze, konserwy rybne, jarzyny, wosk, wina owocowe, obuwie, meble, rękawiczki, wyroby nożownicze, lampy itp.

HISZPANJA.

Dodatkowa opłata przy pobieraniu ceł w walucie srebrnej lub papierowej ustanowiona została w ostatniej dekadzie grudnia w wysokości 136,84%.

Zakazany został import papieru gazetowego i obowiązuje od 4 grudnia 1932 r.

HOLANDJA.

Z dniem 1 grudnia 1932 r. weszło w życie rozporządzenie Min. Spraw Ekonomicznych i Pracy kontyngentujące import manufaktury farbowanej, drukowanej i kolorowej; import wymienionych artykułów będzie dozwolony jedynie w wysokości przeciętnej 50% z 9 miesięcy lat 1929, 1930 i 1931.

Z dniem 31 grudnia 1932 r. upłynął termin traktatu holendersko-niemieckiego, jednakże klauzula największego uprzywilejowania utrzymana będzie nadal.

HONDURAS.

Podwyższone zostały cła na ryż, jaja, rośliny strączkowe, smalec, masło i ser i wprowadzone dodatkowe cło na likiery i piwo.

W. P. IRLANDJA.

Zawarty z Kanadą traktat handlowy wszedł w życie w dniu 14 grudnia 1932 r. i jednocześnie zniesione zostały cła preferencyjne na towary pochodzenia brytyjskiego.

INDJE BRYTYJSKIE.

Przyznane W. Brytanji cła preferencyjne w związku z traktatem w Ottawie wejdą w życie z dniem 1 stycznia 1934 r.

JAPONJA.

Z dniem 6 grudnia 1932 r. zniesiony został, wprowadzony rozporządzeniem z dnia 8 grudnia 1931 roku zakaz importu nawozów sztucznych, zawierających 80% i powyżej siarczanu amonu.

KANADA.

Wprowadzony został zwrot cła od importowanych aparatów przeznaczonych dla celów naukowych i system pozwoleniowy na import główek makowych.

LITWA.

Z dniem 22 grudnia 1932 r. wprowadzono system licencyjny na cały szereg towarów, a w związku z tem wyłoniła się potrzeba rewizji traktatów z poszczególnemi państwami. Rokowania z Niemcami rozpoczęły się w początkach stycznia 1933 r.

NIEMCY.

W ostatnich dniach grudnia 1932 r. zawarta została w drodze wymiany not, z mocą obowiązującą od 7 stycznia 1933 r., umowa kontyngentowa polsko-niemiecka, mająca na celu ułatwienie wymiany towarów między Polską a Niemcami. Mianowicie: Polska przyznała Niemcom kontyngent na skóry surowe (poz. 54), przędzę bawełnianą (poz. 183, punkt 1—6), przędzę lnianą, konopną i jutową (poz. 184) i kamgarn (poz. 186, punkt 2 i 3 polskiej taryfy celnej) i uzyskała kontyngenty przywozowe do Niemiec na masło, przędzę wigonjową i kamgarn.

NOWA ZELANDJA.

W związku z zawarciem umowy w Ottawie zniesione zostało dodatkowe cło na towary brytyjskiego pochodzenia i wprowadzone tak zwane cło „primage' owe" na towary z Australji.

PALESTYNA.

Urzędy celne palestyńskie zwracają uwagę na ścisłe przestrzeganie obowiązujących przepisów przy imporcie masła i margaryny; według rozporządzenia z dn. 4 lipca 1932 r. masło winno być sporządzane tylko ze śmietany i może zawierać najwyżej 16% wody i nie więcej niż 8% soli; jako margaryna uważany jest środek spożywczy zawierający nie więcej niż 10% masła naturalnego. Każdy transport importowanego masła lub margaryny musi być zaopatrzony w rachunek, na którym podany jest opis i pochodzenie towaru. Opakowanie musi być zaopatrzone napisem, stwierdzającym zawartość przesyłki.

PERSJA.

Na mocy rozporządzenia departamentu handlowego dozwolony jest import przędzy bawełnianej w motkach tylko powyżej Nr. 20.—.

RUMUNJA.

Z ważnością od 6 grudnia 1932 r. skontyngentowany został import około 130 artykułów taryfy celnej rumuńskiej, co stanowi 58% ogólnego importu. Kontyngenty dotknęły gros eksportu polskiego, mianowicie: przędza bawełniana, wełniana, sztuczny jedwab, rury walcowane, obuwie gumowe, węgiel, koks, płótno, worki jutowe, tkaniny bawełniane, maszyny tekstylne, pługi, siewniki, ołów, cynk nieprzerobiony, biel cynkowa, blacha żelazna, skóry wyprawione, rękawiczki, ultramaryna oraz inne.

Rumuńska Dyrekcja Celna wydała w dniu 15 grudnia 1932 r. nowy okólnik celny w sprawie taryfikacji cienkiej przędzy wigonjowej, w myśl którego przędza mająca znamiona przędzy wigonjowej, posiadającej nawet więcej niż 16.000 m. w 1 kg winna być clona, jako przędza wigonjowa. Powyższa zmiana taryfikacyjna jest podwyższeniem o 100% cła dla przędzy wigonjowej mającej ponad 16.000 m na 1 kg, która dotychczas była clona jako przędza bawełniana i korzystała w ten sposób z niskiej stawki celnej, przewidzianej dla tej ostatniej.

SYRJA I WIELKI LIBAN.

Dekretem z dnia 12 grudnia 1932 r. wprowadzona została zmiana taryfikacji na wyroby z jedwabiu naturalnego i sztucznego.

SZWAJCARJA.

W początkach grudnia ogłoszone zostały postanowienia co do przydziału kontyngentów na rok 1933. Z postanowień tych wynika, że niewyczerpane w r. 1932 kontyngenty przepadają z dniem 31 grudnia 1932 r. oraz że w 1933 r. udzielane będą zasadniczo kontyngenty na tych samych podstawach, co w r. 1932. Należy zaznaczyć, że kontyngenty importowe określane są wprawdzie dla każdego z państw osobno, ale przydzielane są wyłącznie szwajcarskim importerom, którzy w r. 1931 sprowadzili dany towar do Szwajcarji i mogą się wykazać w tym względzie dowodami celnemi.

Rozporządzeniem z dnia 23 grudnia 1932 r. rozszerzona została reglamentacja importu na Polskę, dot. poz. 539 tar. celnej szwajc., tj. wyroby trykotowe inne niż rękawiczki i pończochy.

SZWECJA.

Uzupełnione zostało rozporządzenie z dnia 28 listopada 1932 r. dot. cła na kartofle w ten sposób, że cło na kartofle w wys. 7,50 Kr. w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca nie zostało zmienione (poz. 50), natomiast w stosunku do poz. 51 — „inne, które nie opłacają cła" — termin został skurczony, a mianowicie od sierpnia do grudnia, podczas gdy w okresie od stycznia do lipca wprowadzone zostaje cło w wys. 1.— Kr. od 100 kg.

TUNIS.

Wprowadzona z dniem 7 grudnia 1932 r. zwyżka cła we francuskiej taryfie celnej na chleb dyetetyczny i macę obowiązuje również import tych towarów do Tunisu.

WĘGRY.

Obowiązujący dotychczas przy imporcie towarów przymus przedkładania zarówno pozwolenia na wwóz, jak i na przydział dewiz, został o tyle złagodzony, że przedkładanie pozwolenia na przydział dewiz nie będzie w przyszłości koniecznem.

WIELKA BRYTANJA.

Komisji taryfowej przedstawione zostały następujące projekty: zniżki cła na pompy i czerpaki ziemne, zwyżki cła na klej, żelatynę, żelazne i stalowe szarniery wprowadzenie zwrotu cła na linoleum, wiśnie suszone, części do bateryj elektrycznych. — W związku z zawarciem traktatów w Ottawie weszły w życie z dniem 1 stycznia 1933 r. nowe stawki celne na niektóre towary, między innemi: pszenica w ziarnach 480 f 2 s., kukurydza — 10% ad valorem: masło — centnar 15 s.: jaja w skorupkach o wadze 120 szt. do 14 ft. — 120 szt. 1 s.; powyżej 14 do 17 — 1 s. 6 d. i powyżej 17 — 1 s. 9 d.: miód — centnar 7 s.

UNJA POŁUDNIOWO AFRYKAŃSKA.

Rozporządzeniem z dnia 18 listopada 1932 r. nałożone zostało dodatkowe cło dumpingowe na odzież pochodzenia polskiego. Wysokość tego cła będzie się równała wysokości wprowadzonego przez Polskę zwrotu cła za powyższe artykuły.

WŁOCHY.

Prowadzone są rokowania Polski z Włochami, mające na celu przyszłe uregulowanie wzajemnych stosunków handlowych w drodze zawarcia nowej umowy.

WIADOMOŚCI Z GRUDZIĄDZA

BEZROBOCIE NA PRZEŁOMIE ROKU.

Grudziądz ciągle jeszcze jest miastem najwięcej uprzemysłowionem na Pomorzu, a przynajmniej stolicą t. zw. ciężkiego przemysłu. To też warto zapoznać się z niezwykle ciekawemi danemi, odnoszącemi się do bezrobocia w tem mieście, będącego najlepszem odzwierciedleniem obecnego kryzysu.

Jeżeli chodzi o cały rok 1932. to stan bezrobocia w tym roku w porównaniu z rokiem 1931 wzrósł w Grudziądzu znacznie. Państwowy Urząd Pośrednictwa Pracy zarejestrował w poszczególnych miesiącach następującą ilośc bezrobotnych: w styczniu — 4899 osób, w lutym — 4729, w marcu — 5008, w kwietniu — 4537, w maju — 3377, w czerwcu — 1377, w lipcu — 1490, w sierpniu — 1250, we wrześniu — 2353, w październiku — 2957, w listopadzie — 3273, w grudniu — 3345. Zasiłek z Ubezpieczalni względnie z Funduszu Bezrobocia pobierało miesięcznie maksymalnie 2917 osób (styczeń). Zatem ci bezrobotni, którzy nie mieli prawa i nie pobierali już żadnych zasiłków, a była ich większość, spadli na barki Magistratu. Korzystali oni z wszystkich świadczeń, przysługujących t. zw. gminno-ubogim, zwłaszcza z pomocy lekarskiej, akuszeryjnej, aptecznej i pogrzebowej, pozatem w okresie letnim zatrudniano bezrobotnych przy rozmaitych pracach oraz udzielano im rozmaitych świadczeń.

W miesiącach od stycznia do kwietnia i od października do grudnia bezrobotni objęci byli t. zw. akcją doraźną, z której korzystało od 1413 osób (styczeń) do 2815 (kwiecień). Na akcję tę wydatkował Magistrat najmniej 21.033 zł (styczeń), najwięcej 74.233 zł (kwiecień), razem w całym okresie 314.478 zł. Akcja ta obejmowała zapomogi w naturaljach i w gotówce, które jednak bezrobotni musieli stale odpracowywać.

W pozostałych miesiącach, czyli w okresie letnim, Magistrat uruchomił specjalne roboty miejskie, przy których zatrudniał wyłącznie tylko bezrobotnych i to od 1786 osób (maj) do 2218 osób (czerwiec), kosztem od 40.002 zł (wrzesień) do 126.601 zł (sierpień), razem w całym tym okresie kosztem 362.889 zł.

Ponadto korzystali bezrobotni z takich świadczeń (bezpłatnych), jak obiady (Kuchnia Ludowa), chleb, mleko dla niemowląt, dożywianie dzieci w szkołach, gwiazdka dla dzieci itp., co łącznie kosztowało Magistrat 162.650 zł.

Całkowity koszt, związany z akcją pomocy bezrobotnym, wynosił w roku 1932 — 840.017 zł.

Z sumy tej Magistrat pokrył z własnych funduszów budżetowych — 296.725 zł, na resztę złożyły się kwoty, uzyskane z Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego (197.000), Wojewódzkiego Komitetu do Spraw Bezrobocia (166.000), Miejskiego Komitetu do Spraw Bezrobocia (składki miejscowego społeczeństwa — 52.304 zł), wreszcie z dopłat do prądu, wody i uboju oraz z podatku od zabaw i nieruchomości (127,988 zł).

RYNEK CEN.

Na giełdach grudziądzkich notowano w styczniu następujące ceny:

zboże — za 100 kg loco Grudziądz — żyto — 13,00—13,00 zł, pszenica 20,50—26,00 zł, jęczmień przeciętny — 12,00—13,50 zł, jęczmień browarowy — 13,00—15.00 zł, owies 11,00—12.50 zł, mąka pszenna luksusowa — 50,00—54,00 zł, mąka pszenna 0000 wykazała największą rozpiętość, gdyż notowano ją od 28,00—47.00 zł, mąka żytnia — 23,00—25.00 zł, otręby pszenne średnie i grube — 9,50—10.50 zł, otręby łuckie — 10,00— 11.00 zł, otręby żytnie — 8,00 zł, śrut mieszany — 15,00 zł, śrut jęczmienny — 16,00—17,00 zł, kasza jęczmienna — 28,00 zł, pęczak — 28,00 zł. W porównaniu z ub. miesiącem większość cen wykazuje spadek o 10 procent.

Notowania cen na bydło przedstawiały się w tymże okresie następująco:

100 kg loco Grudziądz — woły I gatunek 50,00 zł, II gatunek — 40,00 zł, III gatunek — 26,00 zł, cielęta — I gatunek 70,00 zł, II gatunek — 50,00 zł, III gatunek 30,00 zł, barany — I gatunek 50,00 zł, II gatunek 40.00 zł, III gatunek 30.00 zł, świnie I gatunek 92,00 zł, II gatunek — 84.00 zł, III gatunek 76,00 zł, świnie bekonowe — 80,00—86.00 zł.

Z surowców zanotowano następujące ceny: — 50 kg loco Grudziądz — wełna brudna jednolita „Merino" — I gatunek 10,00—11,00 zł, II gatunek — 9,00—10,00 zł, wełna zbierana brudna — III gatunek 8,00 zł, 1 kg loco Grudziądz — włosie końskie z ogona — 3,00 zł, włosie końskie z grzywy — 0.40 zł, sztuka skóry cielęcej gburskiej — 1.00—1.50 zł, skóry cielęcej rzeźnickiej — 2.00—2,50 zł, skóry końskiej — 6,00—8,00 zł.

Ceny ryb, ziemniaków, nabiału i owoców utrzymały się na poziomie cen ubiegłego miesiąca.

Na targach ciągle panowała przewaga podaży nad popytem, co pociągało za sobą dalszą zniżkę cen.

SPRAWY PODATKOWE

ZEZNANIA O OBROCIE.

Izba przypomina, że z dniem 15 lutego br. upływa termin składania zeznań o obrocie za rok 1932.

Niezłożenie zeznania do tego terminu pociąga za sobą karę grzywny w wysokości do 250 zł oraz ustalenie obrotu przez organ wymiarowy na podstawie danych, jakiemi władza rozporządza.

W SPRAWIE WŁAŚCIWEGO USTALENIA OBROTU.

Na zasadzie wyroku Najwyższego Trybunału Administracyjnego L. Rej. 146/30, w przedsiębiorstwach przemysłowych nie stanowi obrotu, podlegającego opodatkowaniu, przychód, osiągnięty ze sprzedaży przedmiotów, nie będących wynikiem działalności wytwórczej danego przedsiębiorstwa.

Najwyższy Trybunał Administracyjny niejednokrotnie już orzekał i uzasadniał, że przychód, osiągnięty ze sprzedaży przedmiotów, nie będących wynikiem działalności wytwórczej danego przedsiębior-

stwa, lecz stanowiący ekwiwalent za zbyte przedmioty, należące do majątku zakładowego przedsiębiorstwa. nie stanowi obrotu, podlegającego opodatkowaniu.

W konkretnym wypadku władza podatkowa doliczyła do obrotu. podlegającego opodatkowaniu w przedsiębiorstwie eksploatacji kopalni węgla sumy, uzyskane ze sprzedaży starego żelaza, nawozu naturalnego, starych samochodów, beczek, kabli, rur itp., a zatem przedmiotów, które nie są wynikiem działalności wytwórczej przedsiębiorstwa skarżącej firmy.

Dlatego też Najwyższy Trybunał Administracyjny uchylił orzeczenie władzy wymiarowej, wychodząc z założenia, że sumy, z takiej sprzedaży uzyskane, winny być od obrotu odliczone.

OKóLNIK W SPRAWIE WYMIARÓW PODATKOWYCH.

Ministerstwo Skarbu wydało następujący okólnik L. D. V. 53932/I/32 z daty 29 grudnia 1932 r.:

„W wyniku przeprowadzonych ostatnio z ramienia Ministerstwa Skarbu lustracji Urzędów Skarbowych stwierdzono, iż niejednokrotnie Urzędy Skarbowe uskuteczniają płatnikom, którzy nie prowadzą prawidłowych ksiąg handlowych lub ksiąg gospodarczych, wymiary podatku przemysłowego od obrotu dochodowego w wysokości wymiaru ustalonego za rok ubiegły, bądź też częstokroć w wysokości wyższej, aniżeli w latach poprzednich.

Stwierdzono przytem, że w tego rodzaju wypadkach Urzędy Skarbowe nietylko, że nie posiadały konkretnego materjału w postaci odpowiednich informacyj, lecz nawet nie przeprowadzały uprzednio żadnych dochodzeń, któreby uzasadniły, w sposób nie budzący wątpliwości, uskutecznienie wyższych wymiarów.

Ponieważ wskutek przytoczonego wyżej postępowania Urzędów Skarbowych w dobie obecnego kryzysu gospodarczego — wytwarza się w społeczeństwie nastrój nieprzychylny dla wszystkich poczynań władz skarbowych, w konsekwencji czego płatnicy powstrzymują się w płaceniu podatków, nadto zaś nastrój ten wykorzystywany jest przez pewne czynniki dla celów agitacyjnych, zmierzających do podrywania autorytetu władz skarbowych, polecam PP. Prezesom (P. Naczelnikowi Wydziału Skarbowego) wydać podwładnym Urzędom Skarbowym odpowiednie zarządzenia, aby kierownicy Urzędów zwracali specjalną uwagę na należyte ujęcie osiąganych przez płatników obrotów i dochodów, jak również, aby w każdym wypadku wymiary były uzasadnione bądź to otrzymanemi informacjami, bądź też w braku tychże, opinjami rzeczoznawców, powołanych z pośród fachowców i osób dających rękojmię uczciwej oceny". (B. i. S.).

UCHYLANIE W DRODZE NADZORU DECYZJI KOMISYJ ODWOŁAWCZYCH ORAZ ROZPATRYWANIE ZAŻALEŃ W WYPADKACH PRZEKROCZENIA TERMINU WNIESIENIA ODWOŁANIA.

Ministerstwo Skarbu okólnikiem L. D. V. 53466/I/32 upoważniło prezesów Izb Skarbowych do uchylania decyzji Komisyj Odwoławczych oraz darowania skutków przekroczenia terminów do wniesienia odwołań. Zarządzenie to, ułatwiające płatnikom obronę ich praw w dziedzinie odwoławczej bez potrzeby odczekiwania na

załatwienie skargi, wnoszonej do Najwyższego Trybunału Administracyjnego, posiada następujące brzmienie:

„Uprasza się Panów Prezesów do uchylania w drodze nadzoru zaskarżonych do N. T. A. orzeczeń komisyj odwoławczych do spraw podatku dochodowego i przemysłowego w wypadkach stwierdzenia istotnych wadliwości postępowania wymiarowego. O dokonanych uchyleniach należy każdocześnie bezpośrednio powiadomić N. T. A. na wezwanie do udzielenia odpowiedzi.

Również upoważnia się Panów Prezesów do udzielania w trybie art. 120 ustawy o państwowym podatku dochodowym oraz art. 94 ustawy o państwowym podatku przemysłowym zezwoleń na traktowanie uzasadnionych zażaleń płatników na uprawomocniony w pierwszej instancji wymiar podatku dochodowego względnie podatku przemysłowego, jako w terminie wniesionych odwołań i poddanie ich pod obrady Komisyj Odwoławczych".

KOMUNIKATY — INFORMACJE

ORZECZENIA SĄDU NAJWYŻSZEGO W SPRAWIE PŁACY ZA GODZINY NADLICZBOWE.

1. Za pracę w godzinach nadliczbowych, nie podpadającą pod postanowienia art. 16 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. N. 2. poz. 7 Dz. U. R. P. z roku 1920, pracownikowi należy się wynagrodzenie o tyle tylko, o ile pracodawca wzbogacił się pracą pracownika.

2. Wynagrodzenie to należy się pracownikowi pod powyższem zastrzeżeniem także wówczas, jeżeli praca pracownika była umówiona w stałej wysokości za pewne okresy czasu bez oznaczenia liczby godzin pracy.

3. Jeżeli pracownik przy wypłatach powtarzających się nie zgłaszał pracodawcy przepracowanych godzin nadliczbowych, wynagrodzenie pracownikowi za nie się nie należy, chyba, że pracodawca o pracy tej skądinąd miał wiadomość. Roszczenie to pracownika nie należy od prowadzenia przezeń wykazu godzin nadliczbowych.

4. Pracownikowi, zajmującemu stanowisko kierownicze, nie należy się wynagrodzenie za godziny nadliczbowe.

Orzeczenie Izby Trzeciej (sek. 1) Sądu Najwyższego w składzie siedmiu sędziów z 4 listopada 1932 r. Nr. III. Pr. 84/32/III. (Rw. 746/32),

1) Ustawa o czasie pracy w przemyśle i handlu z dnia 18-go grudnia 1919 r. Nr. 2, poz. 7, Dz. U. z r. 1920 nie jest w praktyce dość przestrzegana: przekraczają ją pracodawcy, gdy nagła przerwa pracy w ściśle oznaczonej chwili wpływa niekorzystnie na jej postępy, przekraczają ją robotnicy, gdyż pragną więcej zarobić i liczą na wyższą znacznie zapłatę za godziny nadliczbowe.

Należność w myśl art 16, zatem wypadki pracy według art. 6 i 8, nie są prawie nigdy przedmiotem sporu. W wypadkach takich uzyskał bowiem pracodawca zezwolenie Ministra Pracy, albo zawiadomił Inspekcję Pracy, albo istnieje rozporządzenie Rady Ministrów. albo przy ruchu ciągłym dodano w sobotę dwie godziny pracy (art. 6 i 8 cyt.), zatem faktyczne podstawy należności według art. 16 cyt. są niesporne. Przedmiotem judykatury sądowej są prawie wyłącznie wypadki pracy zakazanej przez ustawę, zatem nie należącej do wyjątków z art. 6 i 8.

O ile sądy przyznają wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych, obliczają je przeważnie według stawek, przewidzianych w art. 16 cyt. ustawy, pomijając pytanie, czy praca ponad normę ustawową odbyła się bez zezwolenia lub zawiadomienia właściwej władzy. Przyznają nawet za pracę, wykonaną na zlecenie bezpośredniego przełożonego, choćby pracodawca okólnikami zakazał pracy ponad ośmiogodzinnej, a pracownik nie reklamował przy wypłatach powtarzających się natychmiast swej należności.

Nie wymagają także dokładnego wykazu godzin nadliczbowych, ale zadawalniają się ogólnikowemi zeznaniami świadków lub stron. odnoszącemi się często do kilkoletniego okresu czasu. Zdarza się wprawdzie, ze sądy w wypadkach widocznej swawoli przyjmują dorozumiane zrzeczenie się wynagrodzenia skutkiem nieupominania się o zapłatę, ale w przeważnej liczbie wypadków wątpliwych orzekają na korzyść robotników, uwzględniając, że wobec możliwej ekonomicznej prze-

wagi pracodawcy nad pracobiorcą, jest niedopuszczalne wykorzystanie wszelkich niejasnych sytuacyj na szkodę pracobiorcy.

Przy stosowaniu ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. poz. 7/20 Dz. U. R. P. o czasie pracy w przemyśle i handlu, jest podstawowe pytanie, czy te przepisy o czasie pracy są ius cogens, czy ius dispositivum.

Art. 1 ustawy mówi zupełnie jasno.... (itd. zacytowane przepisy ustawy),

Niewątpliwie zatem powołane wyżej przepisy cytowanej ustawy z dnia 18-go grudnia 1919 r. poz. 7/1920 Dz. U. mają charakter prawa bezwzględnie obowiązującego (ius cogens) i to zarówno odnośnie do pracodawcy jak i pracownika. Umowa o pracę, sprzeczna z postanowieniem ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. Nr. 2, poz. 7 Dz. U. z r. 1920 jest stosownie do § 879 ust. 1 u. c. nieważna i skutkiem tego żadna ze stron nie może domagać się jej wykonania.

Umowa więc o pracę (wyraźna lub dorozumiana) w godzinach nadliczbowych niedozwolonych nie może w żadnym razie stanowić tytułu prawnego do dochodzenia zapłaty za pracę.

Jeżeli jednak praca — choć niedozwolona została wykonana i pożytek z niej pozostał w majątku pracodawcy, to położenie faktyczne stron wywołane ich czynnością niedozwoloną, jest całkiem różne.

Pracodawca odniósłby możliwie wyłączną korzyść z niedozwolonej pracy, a pracownik straciłby swe trudy — słowem pracodawca mógłby się wzbogacić bezprawnie ze szkodą pracownika. W kodeksie cywilnym istnieje cały szereg przepisów o skutkach wzbogacenia się jednej strony z uszczerbkiem strony drugiej (§§ 331, 877, 1431, 1432, 1435, 1477 k. c.). Z przepisów tych jest widoczne, że obowiązek zwrotu niesłusznego wzbogacenia się stanowi ogólną zasadę prawną. Stanowisko to odpowiada też zasadzie uczciwości w obrocie, wyrażonej w § 914 k. c.

Skoro więc pracownik, pracując w godzinach nadliczbowych, choćby bez zezwolenia władz, świadczył faktycznie usługi na korzyść pracodawcy, i wartość tych usług w majątku pracodawcy pozostała, należy się pracownikowi, o ile pracodawca jego pracą się wzbogacił, już w myśl cytowanych przepisów zwrot wartości tego wzbogacenia się. Czy takie wzbogacenie się w danym wypadku nastąpiło i jakiej kwocie pieniężnej odpowiada, będzie rzeczą oceny sądu w każdym poszczególnym wypadku. W każdym razie praca taka nie może być wynagradzana na podstawie prawnej artykułu 16 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. poz. 7/1920 Dz. U. R. P., albowiem przepis ten odnosi się wyłącznie do pracy, przewidzianej w art. 6 i 8 cytowanej ustawy.

2) Ustawa z dnia 18 grudnia 1919 r. poz. 7/1920 Dz. U. R. P. określa dopuszczalną ilość godzin pracy (zasadniczo 46 godzin tygodniowo, zakaz pracy w niedziele i dnie świąteczne); skoro więc wynagrodzenie było umówione w stałej wysokości za pewne okresy czasu bez oznaczenia liczby godzin pracy (np. w postaci płacy miesięcznej), wchodzi w zastosowanie ustawa, a więc wynagrodzenie to ryczałtowe obejmuje tylko normalne godziny dopuszczalnej przez ustawę pracy. Natomiast wszelkie dalsze godziny pracy podlegają osobnemu wynagrodzeniu. jako godziny nadliczbowe, a o ile przekraczają ramy ustawowe, na odmiennej, o czem wyżej była już mowa, podstawie prawnej to jest na zasadzie niesłusznego wzbogacenia. Niejednokrotnie jest przedmiotem sporów, że pracownik, pobierający ryczałtowe wynagrodzenie za pewne okresy czasu np. stałą płacę miesięczną, pracuje faktycznie stale większą ilość godzin w tych okresach za wiedzą pracodawcy, a mimo to przyjmuje umówione ryczałtowe wynagrodzenie, nie podnosząc żadnych roszczeń do osobnego honorowania godzin nadliczbowych. Czy przyjmowanie przez dłuższy okres czasu wynagrodzenia tylko w umówionej kwocie bez zarzutu i bez zgłaszania przez pracownika roszczeń o wynagrodzenie za godziny nadliczbowe może być uważane za milczące zrzeczenie się dodatkowych roszczeń, zależy od okoliczności każdego poszczególnego wypadku. Ustawa nie uznaje zrzeczenia się przez pracownika wynagrodzenia za już dokonaną pracę za nieważne.

3) Co do prowadzenia wykazu godzin nadliczbowych i zgłaszania ich u pracodawcy, zauważyć należy. że ustawa z dnia 18 grudnia 1919 r. poz. 7/1920 Dz. U. R. P. przewiduje obowiązek prowadzenia wykazu godzin nadliczbowych, przepracowanych zgodnie z tą ustawą, a nie pracy ustawą tą zakazanej. Zresztą jest to przepis natury porządkowej (przekroczenie karalne według art. 18 cyt. ust.) i nie ma żadnego wpływu na roszczenie prywatno-prawne pracownika do wynagrodzenia, bo ustawa w tym względzie przepisów prawa cywilnego wcale nie zmienia. Natomiast co do obowiązku prowadzenia i przedkładania takiego wykazu godzin przez pracownika ustawa ta żadnego postanowienia nie zawiera.

O ile więc sądy z faktu nieprzedkładania takiego wykazu w odpowiednim czasie wyciągają wnioski dla pracownika niekorzystne, to ocena ta opierać się może jedynie na §§ 863 i 914 u c. Sprzeczne jest bowiem z zasadami dobrych obyczajów i uczciwości w obrocie postępowanie pracownika, który w tajemnicy przed pracodawcą notuje sobie godziny nadliczbowe i nieraz przez szereg lat swej służby nie zgłasza się wcale po zapłatę wynagrodzenia za godziny nadliczbowe, a czyni to dopiero drogą skargi po rozwiązaniu stosunku służbowego.

Oczywiste jest, że rzeczą pracownika było zaraz po przepracowaniu godzin nadliczbowych zgłosić ich ilość swemu pracodawcy lub jego zastępcy do skontrolowania. czy praca w godzinach nadliczbowych nie była wynikiem bezczynności lub powolności w pracy w godzinach normalnych i czy praca poza godzinami normalnemi była konieczna i uzasadniona.

Jeżeli tego nie uczynił. to postępowanie jego z jednej strony nie da się pogodzić z powołanemi wyżej zasadami § 863 ust. 2 i § 914 u. c., a z drugiej wyłącza ono możność stwierdzenia i ustalenia rozmiaru dokonanej pracy oraz potrzeby jej wykonania.

Inaczej sprawa się przedstawia, jeśli pracodawca sam lub przez swych zastępców pracy takiej żądał, a pracownik ją wykonał lub gdy jej wprawdzie nie żądał, ale pracownik ja wykonał, a pracodawca o tem wiedział i pracę tę przyjmował. Wówczas bowiem odpadają wyżej przytoczone względy na zagady z §§ 863 i 914 u. c., gdyż pracownik ma prawo liczyć na to. że pracodawca, żądając pracy w godzinach nadliczbowych lub mając o niej wiadomość, prowadzi ścisłą kontrolę przepracowanych godzin: fakt zaś niepoliczenia przez pracownika dodatkowych jego należności wówczas nie jest jeszcze sam przez się wystarczający do przyjęcia domniemanego zrzeczenia się tych należności (§ 863 u. c.). W tych wypadkach zatem pracownik nie traci roszczenia o zwrot tego, o co pracodawca kosztem jego pracy się wzbogacił.

4) Ustawa z dnia 18 grudnia 1919 r. poz. 7/1920 Dz. U. R. P. nie odnosi się do pracowników. zajmujących stanowisko kierownicze. Wykładnię taką uzasadnia przepis art. 2 tej ustawy, która stanowi, że za czas pracy uważa się liczbę godzin, przez które pracownik obowiązany jest na mocy umowy pozostawać w zakładzie pracy lub poza nim do rozporządzenia kierownika robót. Pracownik samoistny i kierownik robót zatem, który nie pozostaje do rozporządzenia jakiegoś przełożonego z mocy umowy przez oznaczoną ilość godzin dziennie, lecz sam według swego uznania wyznacza sobie czas pracy potrzebny dla wykonania zleconych mu czynności. nie podlega powołanej wyżej ustawie, i do niego nie stosują się postanowienia art. 1 tej ustawy. ograniczające czas pracy w robocze dnie tygodnia do ośmiu godzin, w sobotę do sześciu godzin, a w tygodniu do 46 godzin. ani też artykuły 6 i 8 o ewentualnej dopuszczalności przedłużenia czasu pracy do 12 godzin na dobę, a w sobotę do 8 godzin. Tem samem pracownikowi takiemu wynagrodzenie za godziny nadliczbowe nie może się należeć.

TARGI I WYSTAWY

UDZIAŁ POLSKI W WYSTAWACH I TARGACH ZAGRANICZN.

Państwowy Instytut Eksportowy organizuje oficjalne ekspozycje na Targach w Pradze Czeskiej. które odbędą się w okresie od 19—26 marca br. i na Targach Paryskich w czasie od 13—29 maja br. Dla wystawców zastrzeżone są ulgi i techniczna pomoc zarówno przy wysyłce eksponatów, jakoteż przy organizacji ekspozycji na miejscu. Zgłoszenia przyjmuje Państwowy Instytut Eksportowy, Warszawa, Elektoralna 2.

TARGI BRYTYJSKIE W 1933 ROKU.

Wzrost Targów Brytyjskich, które poraz pierwszy otwarto w roku 1915, jest coraz wybitniejszy. Podczas gdy w pierwszym roku otwarcia było 391 wystawców na przestrzeni 88,714 stóp kw., w roku 1932 liczba wystawców wzrosła do 2,348, a przestrzeń, zajmowana przez ich stoiska, przekroczyła 627,000 stop kw. W roku bieżącym przestrzeń ta będzie jeszcze większa, wyniesie ona bowiem 700.000 stóp kw.

Tegoroczne Targi otwarte będą od dnia 20-go lutego do 3-go marca. Powodzenie swoje zawdzięczają one bardzo prostej zasadzie. Podczas gdy większość Targów urządzana jest celem przyciągnięcia wystawców, Targi Brytyjskie urządzane są celem przyciągnięcia kupców. Zasada ta wywarła duży wpływ na powodzenie Targów i była najważniejszym czynnikiem tego wyjątkowego ich powodzenia.

Targi Brytyjskie sa nietylko narodowemi Targami Wielkiej Brytanji i Imperjum Brytyjskiego, lecz także międzynarodowemi, ponieważ interesują one kupców z całego świata. Są one reprezentacyjnym pokazem wszystkiego tego, co wytwórcy Imperjum Brytyjskiego mogą zaofiarować kupcom. W czasach obecnych kupcy są zmuszeni klasyfikować swe źródła dostawy według różnych krajów; Targi Brytyjskie są pokazem grupy Brytyjskiej.

Targi podzielone są na dwie Sekcje: Jedna w Londynie, druga w Birmingham. Sekcja londyńska jest przeznaczona dla „lżejszych" przemysłów, podczas gdy Sekcja w Birmingham obejmować będzie przemysł ciężki.

Sekcja londyńska podzielona jest z kolei na dwa działy, z których jeden mieścić się będzie w Olimpji, a drugi w White City. W budynkach wystawowych w Olimpji eksponowane będą gotowe fabrykaty „lżejszego" typu wogóle, podczas gdy w White City eksponowane będą wyroby i towary włókiennicze oraz meble.

Oba te budynki połączone są ze sobą bezpłatną komunikacją autobusową, dlatego też zwiedzający może w nich obejrzeć interesujące go wyroby bez straty czasu, ponieważ wszystkie towary jednego typu zgrupowane są razem, tak że zwiedzający nie ma trudności w porównywaniu gatunków i cen podobnych produktów.

Sekcja w Birmingham, mieszcząca się w rozległych budynkach wystawowych w Castle Bromwich, reprezentuje przemysł ciężki. Tutaj w jednej grupie budynków zwiedzający może oglądać ułożone w porządku rzeczy, które w innym wypadku mógłby obejrzeć tylko przez zwiedzenie setek zakładów i fabryk w różnych częściach Anglji.

Ażeby uczynić Targi najskuteczniejszem narzędziem dla kupców, Dyrekcja wydała kilka ważnych przepisów dla kontroli eksponatów. Po pierwsze (za wyjątkiem Sekcji Włókienniczej) jest to wystawa tylko dla wytwórców i nikt inny nie może na niej eksponować. Po drugie, wszystkie eksponaty o podobnym charakterze muszą być zgrupowane razem. Katalog, który zwiedzający otrzyma bezpłatnie, wskaże mu miejsce wystawienia towarów i drogę do niego. Po przybyciu na miejsce może być pewny, że wszystkie towary tego typu znajdzie przed sobą, że wystawcy w rzeczywistości wyrabiają wystawione artykuły i że otrzyma tam odpowiednią ofertę. W razie trudności językowych, kupujący będą mogli korzystać z bezpłatnych usług tłumaczy, a specjalne biura Departamentu Handlu Zamorskiego, rozmieszczone na Targach, udzielać będą bezpłatnie informacyj handlowych.

Osoby, udające się do Anglji na Targi Brytyjskie, mogą korzystać z ulg kolejowych. Polskie Koleje Państwowe udzielać będą od 10-go lutego do 10-go marca włącznie 25% zniżek kolejowych na powrotne bilety, ważne w powyższym terminie, na przejazd 1, 2, lub 3 klasą pociągami osobowemi lub pośpiesznemi. Bilety otrzymać będzie można na wszystkich stacjach P. K. P. po przedstawieniu dokumentu podróży (travelling voucher). Powrotne bilety kolejowe na bezpośrednią podróż do Londynu i Birmingham ze zniżką kolejową 25% na Kolejach Polskich i taką samą zniżką na kolejach niemieckich, belgijskich i t. d. oraz 33% zniżką na kolejach brytyjskich, można nabywać we wszystkich ekspozyturach Towarzystwa Thomas Cook & Son (Wagons-Lits) oraz w innych biurach podróży w Polsce lub w krajach, skąd podróż tranzytem przez Polskę do Anglji jest możliwa. Podróżni z Polski oraz ci, którzy odbywają podróż do Anglji tranzytem przez Niemcy i Belgję lub Niemcy i Holandję, muszą być zaopatrzeni w dwa egzemplarze dokumentu podróży.

Statki Towarzystwa Okrętowego Polish British Steamship Co., Ltd., odchodzić będą z Gdańska i Gdyni raz na tydzień do Hull oraz raz na dwa tygodnie do Lon-

dynu. Centrala tego Towarzystwa w Gdyni. Polska Agencja Morska. S. z o. o. w Gdańsku, oraz Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, S. A. w Warszawie, sprzedawać będą powrotne bilety pierwszej i drugiej klasy, ważne na przeciąg 6 miesięcy, po cenie biletu w jedną stronę plus ⅓. Podróżni, przybywający z Gdańska lub Gdyni mogą, po wylądowaniu w Hull (stacja Paragon) lub w Londynie (stacja Paddington lub Euston) nabyć powrotne bilety po cenie biletu w jedną stronę plus ⅓ do Londynu i Birmingham. Pozatem Towarzystwo Okrętowe United Baltic Corporation Ltd., utrzymujące komunikację tygodniową pomiędzy Gdańskiem, Gdynią i Londynem, wydawać będzie bilety na wyżej podanych warunkach.

Osoby, udające się do Birmingham, mogą nabyć w Londynie (na stacjach Paddington lub Euston) ulgowe bilety kolejowe na przejazd z Londynu do Birmingham po oddaniu dokumentu podróży. Podróżni, którzy oddali już swój dokument podróży, otrzymać mogą w Departamencie Handu Zamorskiego (Department of Overseas Trade, pokój nr. 12, Queen Anne's Gate Buildings, Dartmouth Street, Westminster, London, S. W. I.) lub w Klubie zagranicznych Kupców na Sekcji Londyńskiej w White City i Olimpja (Overseas Buyers' Club, London Section of the Fair at Olympia or the White City) dokument używany przez angielskich zwiedzających, celem otrzymania zniżki kolejowej na przejazd z Londynu do Birmingham.

Od 13 do 25 lutego włącznie nabywać będzie można bilety na przejazd do Anglji linjami lotniczemi ze zniżką 10%, ważne na powrotną podróż w ciągu miesiąca od daty wystawienia. Bilety te nabywać można po przedstawieniu dokumentu podróży w biurach Tow. Thomas Cook & Son (Wagons-Lits) lub w biurach następujących linij lotniczych:

Imperial Airways, Ltd., London
S. A. B. E. N. A. (Soc. An Belge d'Exploitation de la Navigation Aerienne)
K. L. M. (Koninklije Luchtvaart Maatschaappij voor Nederland on Kolonien)
D. L. H. (Deutsche Luft Hansa).

Bezpłatne wizy, ważne na przeciąg 3 miesięcy od daty wystawienia, wydawane będą bona fide osobom, udającym się na Targi. Wizy otrzymywać można w najbliższym Konsulacie Brytyjskim. Bezpłatne bilety wstępu na Targi oraz wszelkich bliższych informacyj wydawać będą Wydział Handlowy Ambasady Brytyjskiej w Warszawie, ul. Piusa XI Nr. 6, oraz Konsulaty Brytyjskie w Polsce.

PIERWSZA MORSKA WYSTAWA FOTOGRAFICZNA W GDYNI.

I. Morska Drużyna Harcerska im. Kr. Władysława IV w Gdyni w porozumieniu z komitetem Obchodu 13-tej rocznicy odzyskania Pomorza, organizuje „Pierwszą Morską Wystawę Fotograficzną". Otwarcie wystawy nastąpi 26-go lutego br. Wystawa trwać będzie dwa tygodnie względnie miesiąc. Złożą się na nią: zdjęcia z następujących działów: 1) Morze (żywioł), praca człowieka na morzu. 2) Wybrzeża (brzeg morski, krajobraz, zabytki historyczne, osiedła, typy ludowe. 3) Porty (widoki ogólne, urządzenia portowe, okręty, człowiek itp.. 4) Miasto Gdynia. 5) Turystyka morska (podróże morskie, jachting, sporty wodne, plaża).

Zdjęcia o wymiarach minimum 13×18, naklejone na karton z podanem na odwrocie nazwiskiem i imieniem autora oraz nazwą tematu, przysyłać do dnia 19-go lutego pod adresem: Mieczysława Nogajewska, Gdynia, ul. Starowiejska 18 „Pierwsza Morska Wystawa Fotograficzna". Fotografowie amatorzy, którzy posiadają dobre zdjęcia nawet mniejszych wymiarów, mogą przysyłać negatywy, opłacając jednocześnie 2 zł od sztuki na koszty powiększenia. Zdjęcia przez cały czas wystawy będą ubezpieczone.

Najlepsze zdjęcia będą nagrodzone cennemi nagrodami i dyplomami.

Opłata od wystawcy bez względu na ilość fotografij, wynosi 5 zł (pięć złotych).

Opłaty należy przysyłać na konto P. K. O. Nr. 170.138 (Bank Gosp. Krajowego, oddział Gdynia) z zaznaczeniem na odwrocie odcinka „Pierwsza Morska Wystawa Fotograficzna".

Komitet Wystawowy: Mieczysława Nogajewska, Dyr. Maksymiljan Berger, mecenas Hilary Ewert-Krzemieniewski, prof. Mokwa, inż. Stanisław Ziołowski. Ernest Raulin, Edward Baranowski.